

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 30 (1901)

Anhang: Annexes

Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

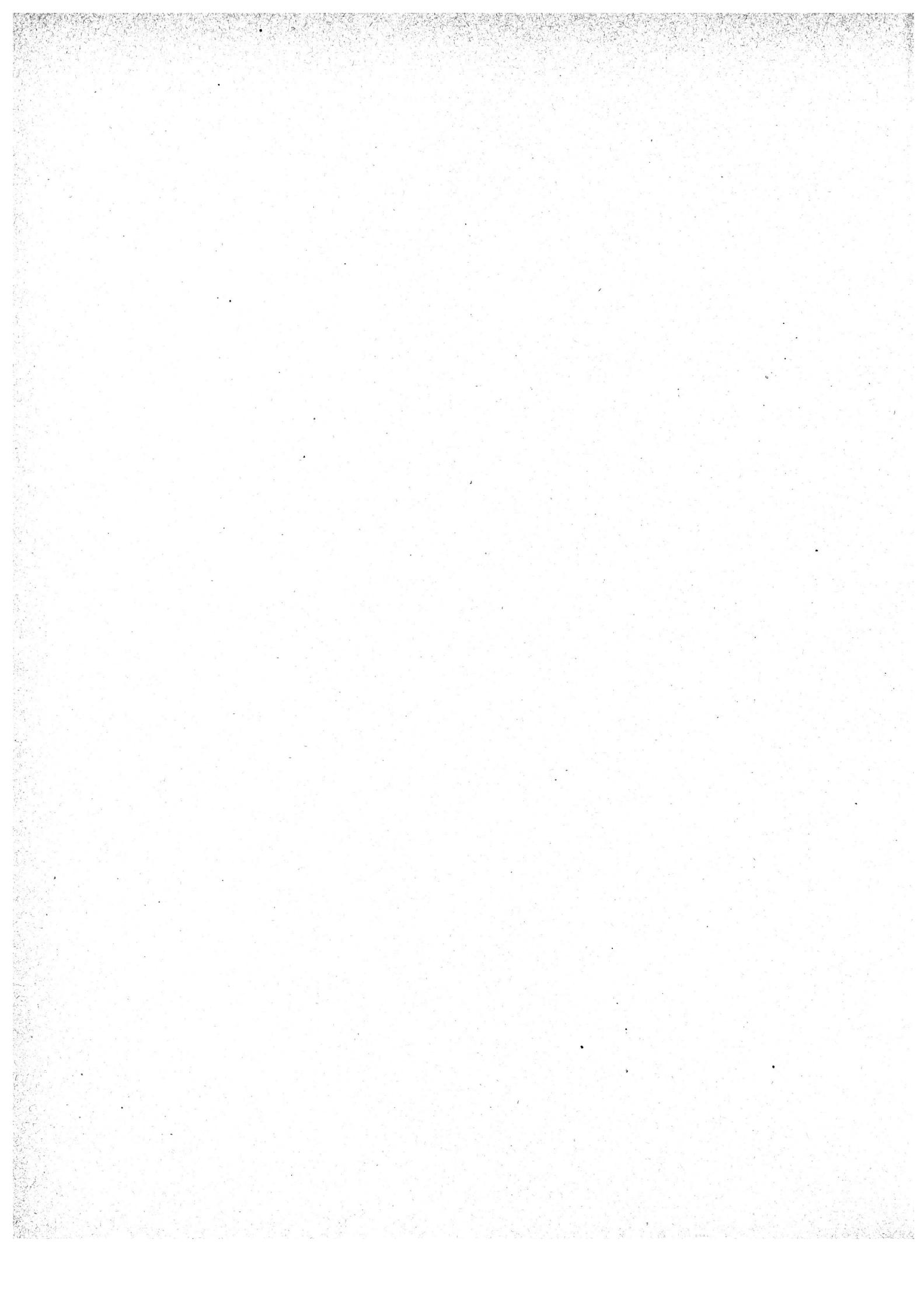
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ANNEXES.

Arrêt du Tribunal fédéral suisse dans la cause Compagnie du St-Gothard contre Conseil fédéral, concernant la fixation des règles pour le calcul du produit net, etc.

Tableaux statistiques.

Représentation graphique des résultats de l'exploitation.



Traduction.

Annexe.

Arrêt

du

Tribunal fédéral suisse

du 25 Juin 1901,

dans la cause

Compagnie du chemin de fer du St-Gothard à Lucerne

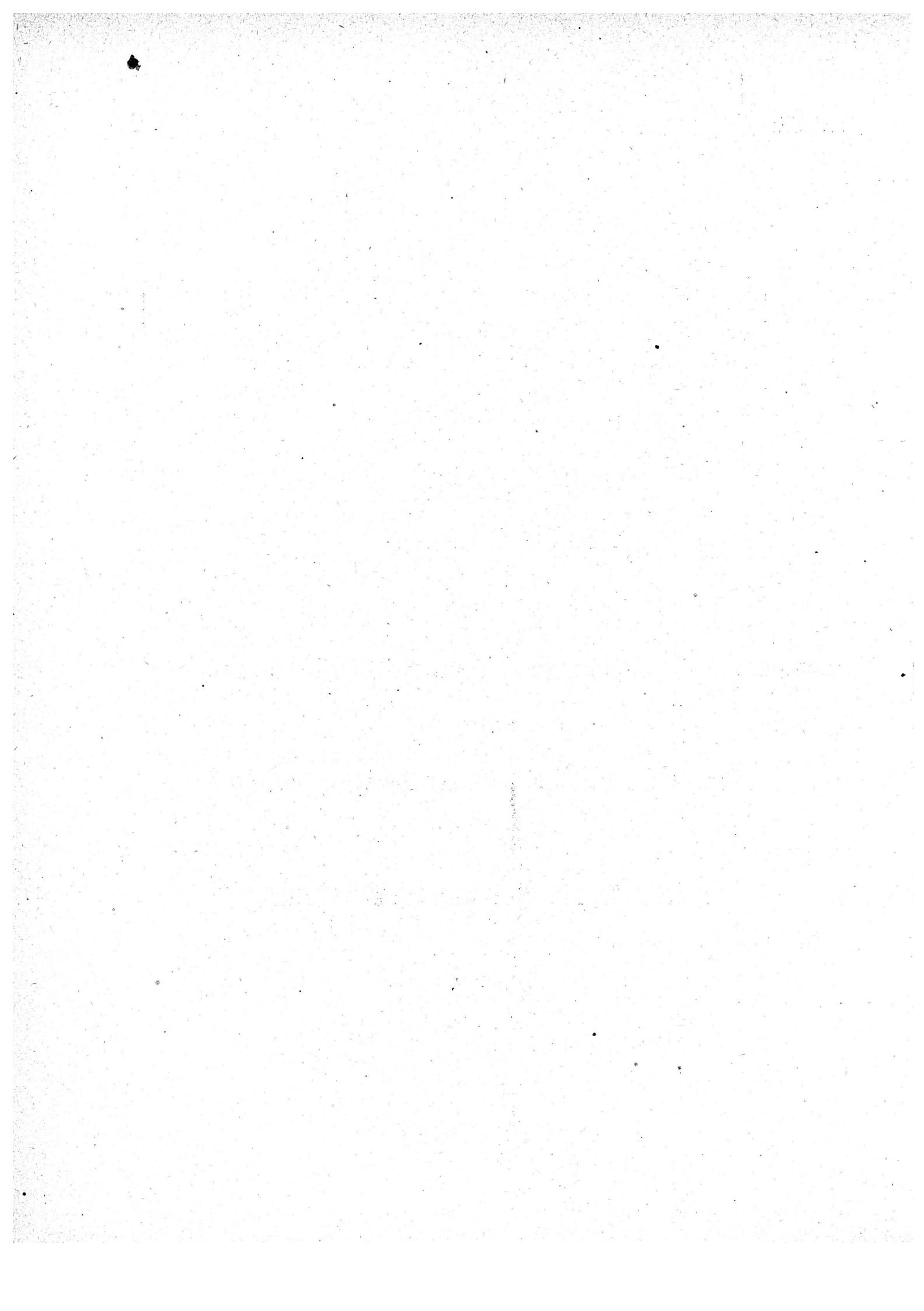
contre

Conseil fédéral de la Confédération suisse,

concernant

la fixation des règles pour le calcul du produit net, etc.





Tribunal fédéral suisse.

Audience du 25 Juin 1901.

Présents: Messieurs les Juges fédéraux Winkler Président, Blaes, Stamm, Hans Weber,
Clausen, Rott, Lienhard, Leo Weber, Perrier, Favey et Jaeger.

Dans la cause

Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard à Lucerne, représentée par l'avocat Dr Temme,
de Bâle, recourante,

contre

Conseil fédéral de la Confédération suisse, représenté par l'avocat Dr P. Scherér, de Bâle,
défendeur au recours,

concernant

la fixation des règles suivant lesquelles seront calculés le produit net du chemin de fer du
Gothard d'après les concessions, ainsi que son capital de premier établissement,
il appert en fait des pièces du procès:

A. Par arrêté du 16 décembre 1897, le Conseil fédéral, en application de l'art. 20, 3^e alinéa,
de la loi fédérale du 27 mars 1896 sur la comptabilité des chemins de fer, a déclaré que le calcul
du produit net du chemin de fer du Gothard d'après les concessions, ainsi que de son capital de
premier établissement, se fera sur les bases suivantes:

I.

Capital de premier établissement.

„Le capital de premier établissement comprend, à teneur des concessions :

1. Les frais de construction, soit d'acquisition, portés, conformément à la loi, au compte de construction pour :
 - a) l'infrastructure et les installations fixes, à l'exclusion de la superstructure (voie de fer);
 - b) la superstructure;
 - c) le matériel roulant;
 - d) le mobilier et l'outillage,

concernant les lignes en exploitation, aussi bien que les lignes et objets en construction.

On ne portera au compte de construction que les dépenses rattachées expressément à ce compte par les dispositions de la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896, articles 4 à 9, sous réserve de l'article 24, alinéa 3, et l'on en éliminera les dépenses qui n'y sont pas admises par cette loi.

2. Les approvisionnements.

Lors de la remise du chemin de fer à la Confédération, ils devront se trouver en quantité suffisante pour une exploitation régulière. Ce qui manque sera déduit de la somme de rachat si le réseau est racheté sur la base du produit net.

Ne rentre dans le capital d'établissement déterminé par les concessions aucun des autres postes portés à l'actif du bilan de la compagnie, tels que : emprunts non encore versés, pertes sur l'émission des actions, dépenses à amortir, dépenses pour entreprises accessoires, ressources disponibles à l'exclusion des approvisionnements (en caisse, titres, valeurs, débiteurs divers, immeubles disponibles ne faisant pas partie de l'entreprise du chemin de fer).

II.

Fonds de renouvellement.

Le calcul des versements au fonds de renouvellement se fera en conformité des dispositions des articles 11 à 14 de la loi sur la comptabilité. Une décision spéciale sera prise ultérieurement pour fixer le montant des versements sur cette base légale.

III.

Produit net.

Le produit net d'après les concessions ne peut être déterminé que par les recettes et les dépenses portées au compte annuel de la compagnie qui sont des recettes et des dépenses d'exploitation, c'est-à-dire les recettes et les dépenses qui se rattachent à l'exploitation du chemin de fer, à l'entreprise de transport. Les postes qui se rapportent à la gestion financière de la compagnie n'entrent pas en ligne de compte.

Le produit net moyen sera calculé comme suit: on additionnera l'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses d'exploitation de dix années et le total de cette addition sera divisé par dix.

Entrent en ligne de compte pour déterminer le produit net d'après les concessions:

a. Recettes de l'exploitation.

1. Les recettes de l'exploitation de la compagnie portées aux comptes annuels, à l'exception des recettes d'exploitation provenant des lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee.
2. Les prélèvements sur le fonds de renouvellement, aussi bien ceux fournis conformément à la comptabilité jusqu'ici suivie par la compagnie que les prélèvements supplémentaires à faire en vertu de la nouvelle loi sur la comptabilité.
3. Les subventions fournies à l'exploitation pour des buts spéciaux.
4. Toutes les autres recettes provenant de l'entreprise de transport.

b. Dépenses de l'exploitation.

1. Les dépenses de l'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie, à l'exception des dépenses relatives aux lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz.
2. Les versements au fonds de renouvellement, aussi bien ceux faits conformément à la comptabilité suivie jusqu'ici par la compagnie que les versements supplémentaires à faire en vertu de la nouvelle loi sur la comptabilité.
3. Les déductions représentant le produit d'immeubles disponibles, en tant que le produit de ceux de ces immeubles qui ne sont pas objets de rachat a été porté aux recettes d'exploitation ou qu'il s'agit d'immeubles pour lesquels aucun produit n'a été porté en compte.
4. Les pertes qui se sont produites pendant la période de dix ans faisant règle pour le rachat et qui ont été amorties effectivement ou qui ont été portées au compte des dépenses à amortir, notamment pour études techniques préparatoires, valeur de constructions et d'installations disparues, contributions pour des routes, ponts et autres.
5. Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'exploitation, notamment: contributions extraordinaire aux caisses de secours, à fournir complémentairement pour la période de dix ans; dépenses résultant de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies; gratifications au personnel, ainsi que les prestations au dépôt de consommation à Bellinzona et aux écoles privées, paiements complémentaires et bonifications pour cojouissance de tronçons de lignes et stations.
6. La part de produit attribué aux subventions.

Par contre, n'entrent pas en ligne de compte pour la détermination du produit net selon les concessions:

a. Recettes.

1. Le solde de l'année précédent la période de dix ans qui fait règle pour le rachat.
2. Le produit des capitaux disponibles, y compris les intérêts de recettes d'exploitation.
3. Les bénéfices de cours et les provisions.
4. Les intérêts pendant la période de construction.
5. Les sommes prélevées sur les fonds spéciaux, à l'exclusion du fonds de renouvellement.
6. Les sommes prélevées sur les fonds d'amortissement et de construction.
7. Les subventions faites à l'exploitation pour des buts généraux.
8. Les autres recettes se rapportant au compte financier.

b. Dépenses.

1. L'intérêt des dettes flottantes.
2. Les pertes de cours, frais de gestion financière et provisions.
3. Les intérêts des emprunts consolidés.
4. Les versements à des fonds spéciaux, à l'exclusion du fonds de renouvellement.
5. Les versements aux fonds d'amortissement et de construction.
6. L'amortissement d'anciennes pertes résultant de causes antérieures à la période de dix ans qui fait règle pour le rachat.
7. Les dépenses pour buts divers se rapportant au compte financier, notamment contributions extraordinaire aux caisses de secours dans le but de couvrir le déficit des assurances survenu antérieurement à la période de dix ans; dépréciation de ressources disponibles.
8. Les dividendes aux actions.
9. Le solde à reporter à nouveau.

IV.

Déductions sur le prix de rachat.

- a) Il y a lieu de déduire du prix de rachat calculé sur la base du capital de premier établissement ou sur celle du produit net:
1. Le fonds de renouvellement tel qu'il devrait être à teneur de la nouvelle loi sur la comptabilité (déduction pour moins-value matérielle des objets de rachat entrant en ligne de compte pour le fonds de renouvellement).
 2. La différence entre la valeur réelle et la valeur que devraient avoir, s'ils étaient en un état parfaitement satisfaisant, les objets de rachat n'entrant pas en ligne de compte pour le fonds de renouvellement (déduction pour la moins-value matérielle de ces objets).

3. La part des frais de construction à porter, d'après la loi, au compte d'exploitation ou au compte des dépenses à amortir et qui sont nécessaires pour mettre les constructions en un état parfaitement satisfaisant lors de la remise du chemin de fer à la Confédération, tels que : agrandissement de gares et stations, établissement de doubles voies, augmentation du matériel roulant, etc.
- b) Pour le cas du rachat sur la base du produit net, on déduira en outre du prix de rachat :
4. Le montant des frais de construction, mentionnés à la lettre *a*, chiffre 3, à porter au compte de construction, en ce sens toutefois que le prix de rachat ne peut pas être inférieur au montant calculé sur la base du capital de premier établissement, à teneur de la lettre *a*, chiffres 1, 2 et 3.

Il est entendu, à ce propos, que les sommes dépensées sur ce montant pour les besoins du trafic futur tombent à la charge de la Confédération.“

B. La Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard, se fondant sur l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi de 1896 sur la comptabilité, a recouru au Tribunal fédéral contre l'arrêté reproduit ci-dessus et formulé des conclusions tendant à ce que l'arrêté du Conseil fédéral, du 16 décembre 1897, soit déclaré nul et non avenu et que le calcul du produit net du chemin de fer du Saint-Gothard d'après les concessions, ainsi que de son capital de premier établissement, doive se faire sur les bases suivantes :

I.

Produit net.

„La période décennale, dont le produit net moyen fait règle pour le rachat du chemin de fer du Gothard au 1^{er} mai 1909, comprend l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904.

A.

Entrent en ligne de compte pour déterminer le produit net de chaque année d'après les concessions.

a. Recettes.

1. Les recettes d'exploitation portées aux comptes annuels de la Compagnie, à l'exception :
 - a) des recettes d'exploitation provenant des tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, pour autant que les recettes des gares de Lucerne et de Rothkreuz n'auraient pas le caractère de recettes de la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno);
 - b) des recettes provenant des tronçons Lucerne-Immensee et Goldau-Zoug inaugurés le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces tronçons seraient rachetés au prix de construction;
 - c) des recettes provenant d'immeubles disponibles.

2. Les intérêts des excédents mensuels d'exploitation jusqu'à la fin de l'année, soit pour la dernière fraction de la période décennale, jusqu'au 30 avril 1904.
3. Les bénéfices de cours réalisés sur recettes d'exploitation ou dépenses d'exploitation.
4. Les subventions faites à l'exploitation pour des buts spéciaux.
5. Toutes les autres recettes provenant de l'entreprise de transport, y compris celles qui ne seront comptabilisées qu'après coup.
6. Eventuellement, c'est-à-dire pour le cas où
 - les lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne seraient pas rachetées au prix de construction,
 - un montant à titre de compensation suffisante pour le fait que les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne sont exploitées que depuis le 1^{er} juin 1897.

b. Dépenses.

1. Les dépenses d'exploitation portées aux comptes annuels de la Compagnie, à l'exception :
 - a) des dépenses relatives aux tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz, pour autant qu'elles n'auraient pas le caractère de dépenses afférentes à la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno) ;
 - b) des dépenses d'exploitation des lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau inaugurées le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces lignes seraient rachetées au prix de construction ;
 - c) des dépenses afférentes aux immeubles disponibles ;
 - d) des gratifications aux fonctionnaires et employés, des dons et subsides volontaires, des prestations au dépôt de consommation à Bellinzona ainsi qu'aux écoles privées.
2. Les pertes de cours sur recettes d'exploitation ou dépenses d'exploitation.
3. Les amortissements sur constructions disparues au cours de la période décennale faisant règle pour le rachat, que les sommes respectives aient été amorties par le compte de profits et pertes ou portées au débit du compte des dépenses à amortir.
4. Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'entreprise de transport, savoir: contributions extraordinaires aux caisses de prévoyance, à fournir complémentairement pour la période de dix ans, dépenses résultant de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies, pour autant que les accidents se sont produits pendant la période décennale, paiements complémentaires et bonifications pour cojouissance de tronçons de lignes et stations.
5. La part de produit attribué aux subventions, mais seulement si et pour autant qu'à raison des produits nets tels qu'ils seront fixés définitivement (par le Tribunal fédéral ou par voie amiable) pour servir de base au rachat, il y avait lieu d'attribuer une part de bénéfice aux subventions.

6. Les intérêts des emprunts consolidés, sous déduction d'intérêts éventuels de construction ainsi que du montant d'intérêt afférent au capital engagé dans les immeubles disponibles.

Il demeure entendu qu'en revanche les emprunts consolidés, moins une somme équivalant au capital engagé dans les immeubles disponibles, seront repris par l'acheteur, sans qu'il en résulte aucune diminution du prix de rachat. Il va de soi également qu'en admettant ce mode de calcul du produit net, il faut entendre par „capital de premier établissement“ le capital-actions, conformément à la conclusion principale sous chiffre II ci-après.

N'entrent pas en ligne de compte: toutes les rubriques de recettes ou de dépenses non énumérées sous *a* et *b*, notamment les versements aux fonds spéciaux et les prélèvements sur ces fonds, les dépenses pour amortissements de capitaux et de pertes antérieures, celles nécessaires à l'accomplissement d'obligations contractées antérieurement, les contributions extraordinaires aux caisses de prévoyance dans le but de combler le déficit éventuel des assurances survenu antérieurement à la période décennale.

B.

En supposant que le capital d'établissement n'ait pas varié durant la période décennale à considérer, le produit net moyen de cette période doit être calculé en additionnant le produit net des 10 années et en divisant le total par 10. Si, par contre, le capital d'établissement a augmenté ou diminué pendant la période décennale, il faut tout d'abord déterminer le rendement net de chaque année en pour cent du capital d'établissement de l'année correspondante et ensuite multiplier par le chiffre moyen du pourcentage le capital d'établissement existant à la fin de la période décennale.

II.

Capital de premier établissement.

Par capital de premier établissement au sens des concessions, il faut entendre le capital-actions au moment donné.

Cette conception est subordonnée à l'acceptation de notre conclusion sous chiffre I b, 6.

Subsidiairement, c'est-à-dire pour le cas où le calcul du produit net devrait être établi sans défaillance des intérêts des emprunts, nous déposons les conclusions suivantes:

Le capital de premier établissement au sens des concessions embrasse:

1. la totalité des dépenses provenant de la construction, soit de l'acquisition

a) de l'infrastructure et des installations fixes, à l'exclusion de la superstructure (voie de fer),

b) de la superstructure,

c) du matériel roulant,

d) du mobilier et de l'outillage,

concernant les lignes en exploitation, aussi bien que les lignes et ouvrages en construc-

tion, y compris les intérêts pendant la période de construction, et les pertes de cours qui se sont produites durant cette période.

2. La valeur des approvisionnements.

Il faut retrancher, parce qu'elle est superflue, la réserve faite dans l'arrêté du Conseil fédéral relativement à la quantité des approvisionnements. Dans le cas où elle serait maintenue, nous proposons de la compléter par l'adjonction ci-après :

„Si, lors de la remise du chemin de fer à la Confédération, les approvisionnements se trouvent en quantité plus considérable que ne l'exige l'exploitation régulière, la Confédération paiera la valeur du surplus en sus de la somme de rachat.“

Ne rentrent pas dans le capital d'établissement au sens des concessions : les emprunts non encore versés, dépenses pour entreprises accessoires, ressources disponibles à l'exclusion des approvisionnements, immeubles disponibles, dépenses à amortir à l'exclusion de celles faites durant la période de construction.

III.

Fonds de renouvellement.

Nous proposons : que le chapitre II de l'arrêté du Conseil fédéral soit retranché et, par contre qu'il soit prononcé :

„Les art. 11 à 14 de la loi du 27 mars 1896 sur la comptabilité ne sont pas applicables au calcul du produit net d'après les concessions.“

IV.

Déductions sur le prix de rachat.

Nous proposons le retranchement de tout le chapitre IV, vu que le Conseil fédéral n'est pas compétent pour connaître de ces déductions au sens de l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi sur la comptabilité.

Eventuellement, nous repoussons au fond et absolument les principes posés ici par le Conseil fédéral et concluons en revanche à ce que le Tribunal prononce :

- a) Au cas où, entre l'expiration de la période décennale et l'époque de la remise du chemin de fer à la Confédération, le coût de construction augmenterait ou diminuerait, la valeur de l'augmentation sera ajoutée au prix de rachat, la valeur de la diminution sera défaillée par contre du prix de rachat.
- b) La Compagnie ne contribue à la part, à porter au compte d'exploitation, des dépenses pour travaux complémentaires et d'extension exécutés pendant la période intermédiaire susmentionnée, qu'autant que grâce à ces travaux elle aura évité des frais d'entretien ou de renouvellement ou qu'elle en aura retiré d'autres avantages.
- c) Dans l'appréciation de demandes de déductions à raison de l'état non parfaitement satisfaisant des objets de rachat, il faut tenir compte aussi des prestations de la Compagnie excédant les besoins du moment.

V.

Relativement aux nouvelles lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau, la Compagnie demande en premier lieu qu'elles soient distraites des autres objets de rachat et que, si leur rendement net multiplié par 25 venait à être inférieur au coût de construction, la Confédération ait à payer ce dernier,

éventuellement, que la Confédération paie une somme à titre de compensation équitable pour le fait que la Compagnie n'encaissera le produit de ces lignes que durant 11 ans et 11 mois.

La Compagnie estime que ces deux conclusions ne doivent être discutées que lors de la procédure prévue à l'art. 21 de la loi sur la comptabilité pour la fixation de l'indemnité de rachat.

Elle les formule ici toutefois pour le cas où le Tribunal fédéral trouverait que la discussion en doit intervenir dans la procédure actuelle.“

C. Dans sa réponse au recours, le Conseil fédéral suisse oppose les conclusions ci-dessous à celles de la recourante:

„1. L'arrêté du Conseil fédéral suisse, du 16 décembre 1897, fixant les règles suivant lesquelles seront calculés le produit net du chemin de fer du Gothard d'après les concessions, ainsi que son capital de premier établissement, est maintenu dans sa teneur intégrale, sous réserve des trois modifications suivantes:

a) Au chapitre III, Produit net, litt. *a*, Recettes de l'exploitation, le chiffre 1 est rédigé comme suit:

„Les recettes de l'exploitation de la compagnie portées aux comptes annuels, à l'exception des recettes d'exploitation provenant des lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, pour autant que les recettes des gares de Lucerne et de Rothkreuz n'auraient pas le caractère de recettes de la ligne-mère Immensee-frontière méridionale.“

b) Au chapitre III, Produit net, litt. *b*, Dépenses de l'exploitation, le chiffre 1 reçoit la rédaction ci-après:

„Les dépenses d'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie, à l'exception des dépenses relatives aux lignes prises en location Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz, pour autant qu'elles auraient le caractère de dépenses afférentes à la ligne-mère Immensee-frontière méridionale.“

c) Au chapitre III, *b*, le chiffre 5 est rédigé comme suit:

„Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'exploitation, notamment: contributions extraordinaires aux caisses de secours à fournir complémentairement pour la période de dix ans; indemnités dérivant de la responsabilité civile et devant être allouées en suite de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies et survenus pendant la période décennale.“

2. Pour autant qu'elles seraient en contradiction avec l'arrêté du Conseil fédéral modifié ainsi qu'il est dit au chiffre 1, les conclusions du chemin de fer du Gothard sont écartées comme non fondées.
3. Les frais de la procédure sont mis à la charge de la recourante.
4. Subsidiairement, si, contre toute attente, tel ou tel point des règles établies par le Conseil fédéral n'était pas admis, le litige doit être tranché en conformité des conclusions subsidiaires contenues pour ce cas dans les développements qui suivent."

D. Dans sa réplique, la recourante maintient ses conclusions dans toutes leurs parties avec cette seule modification qu'au chapitre II, Capital de premier établissement, elle ajoute à sa conclusion: „Par capital de premier établissement au sens des concessions, on entend le capital-actions au moment donné“ la phrase: „plus les ressources provenant de bénéfices nets et affectées à la construction du réseau et l'acquisition du matériel.“

E. Comme le Tribunal fédéral avait déjà, par ses arrêts des 18/21 janvier et 18/19 juillet 1899, statué sur les recours des chemins de fer Central-Suisse et du Nord-Est Suisse contre les arrêtés du Conseil fédéral fixant les règles suivant lesquelles seront calculés le produit net d'après les concessions et le capital de premier établissement de ces compagnies, le juge d'instruction invita les parties à déclarer si et dans quelle mesure elles maintenaient leurs conclusions primitives ou si elles les estimaient préjugées par lesdits arrêts. Les pourparlers engagés à ce sujet entre les parties aboutirent, quant aux conclusions du recours, à une entente sur les bases suivantes:

I.

Produit net.

La période décennale, dont le produit net moyen fait règle pour le rachat du chemin de fer du Gothard au 1^{er} mai 1909, comprend l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904 (voir page 8 de la réponse).

A.

Entrent en ligne de compte pour la détermination du produit net de chaque année d'après les concessions :

a. Recettes.

1. Les recettes d'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie à l'exception :
 - a) des recettes d'exploitation provenant des tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, pour autant que les recettes des gares de Lucerne et de Rothkreuz

- n'auraient pas le caractère de recettes de la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno) ;
- b) des recettes provenant des tronçons Lucerne-Immensee et Goldau-Zoug inaugurés le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces tronçons seraient rachetés au prix de construction;
 - c) des recettes provenant d'immeubles disponibles.
2. Les intérêts des excédents mensuels d'exploitation jusqu'à la fin de l'année, soit pour la dernière fraction de la période décennale, jusqu'au 30 avril 1904, sous déduction de l'intérêt des avances que le compte de profits et pertes pourrait avoir faites à celui d'exploitation.
 3. Les bénéfices de cours sur valeurs étrangères, pour autant qu'ils se rattachent aux recettes d'exploitation ou aux dépenses d'exploitation.
 4. Les subventions faites à l'exploitation pour des buts spéciaux.
 5. Toutes les autres recettes provenant de l'entreprise de transport, y compris celles qui ne seront comptabilisées qu'après coup.
 6. Eventuellement, c'est-à-dire pour le cas où les lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne seraient pas rachetées au prix de construction : un montant à titre de compensation suffisante pour le fait que les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne sont exploitées que depuis le 1^{er} juin 1897 (voir page 20 ad 6 de la réponse).

b. Dépenses.

1. Les dépenses d'exploitation portées aux comptes annuels de la compagnie, à l'exception :
 - a) des dépenses relatives aux tronçons pris à ferme Lucerne-Rothkreuz et Rothkreuz-Immensee, mais tout en grevant le compte d'exploitation des dépenses provenant des gares de Lucerne et de Rothkreuz, pour autant qu'elles ont le caractère de dépenses afférentes à la ligne-mère Immensee-frontière méridionale (Chiasso-Pino-Locarno);
 - b) des dépenses d'exploitation des lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau inaugurées le 1^{er} juin 1897, pour autant que ces lignes seraient rachetées au prix de construction;
 - c) des dépenses afférentes aux immeubles disponibles; au cas où des immeubles disponibles auraient été affectés à un but d'exploitation, il faudra, si on ne l'a déjà fait, porter après coup aux dépenses un loyer équivalent;
 - d) (sur la conclusion du recours figurant sous cette lettre, une entente n'a pu intervenir entre les parties);
 - e) des faux-frais de nouveaux emprunts, d'une manière générale aussi des faux-frais inhérents au service des emprunts, p. ex. les publications concernant les tirages au sort et le paiement des intérêts, l'échange de feuilles de coupons, etc., de même d'une fraction équivalente des frais de la gestion financière (colloquée sous la rubrique „Administration générale“), pour autant que celle-ci est appelée à pourvoir au service des emprunts pour le paiement des intérêts, le contrôle des coupons détachés, etc.; de même enfin des frais analogues relatifs au capital-actions.

2. Les pertes de cours sur valeurs étrangères, pour autant qu'elles se rattachent aux recettes d'exploitation ou aux dépenses d'exploitation.

3. Les pertes devant être amorties ou inscrites au débit du compte des dépenses à amortir, pour autant que ces pertes se sont produites pendant la période décennale faisant règle pour le rachat, notamment pour études techniques préliminaires, en tant qu'elles ne rentrent pas dans le capital de premier établissement, valeur de constructions et d'installations disparues qui forment partie intégrante des objets de rachat selon les concessions et de celles dont la disparition n'est pas une conséquence de l'exécution de nouvelles lignes, subventions pour l'entretien de routes, ponts, etc., pourvu qu'elles aient été fournies dans l'intérêt de l'exploitation du réseau.

4. Les dépenses pour buts divers se rapportant à l'entreprise de transport, notamment: contributions extraordinaires aux caisses de prévoyance, à fournir complémentairement pour la période de dix ans, dépenses résultant de l'assurance réciproque pour accidents engageant la responsabilité des compagnies (demeurant entendu que pour la détermination du produit net selon les concessions, on tiendra compte aussi des indemnités découlant de la responsabilité civile qui ne seront versées que postérieurement à l'expiration de la période décennale, mais se rapportent à des accidents qui se sont produits au cours de cette période), paiements complémentaires et bonifications pour jouissance de tronçons de lignes et stations.

5. A l'audience, il a été convenu entre les parties qu'il ne serait pas statué, dans la procédure actuelle, sur la conclusion du recours énoncée sous ce chiffre.

6. La Compagnie du Gothard a retiré la conclusion formulée sous ce chiffre.

En outre, la Compagnie du Gothard abandonne sa conclusion figurant à la page 3 du recours et commençant par ces mots: „N'entrent pas en ligne de compte: toutes les rubriques de recettes et de dépenses, etc.“ et accepte la teneur de l'arrêté du Conseil fédéral, du 16 décembre 1897, ayant trait aux rubriques n'entrant pas en ligne de compte pour la détermination du produit net selon les concessions y compris celles du chiffre 5 des recettes (a) et du chiffre 4 des dépenses (b), avec les changements résultant de l'arrêt rendu dans la cause du Nord-Est Suisse, page 41 chiffre III.

B.

Vu l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Compagnie du chemin de fer Central-Suisse contre Conseil fédéral, la Compagnie du Gothard retire sa conclusion relative au calcul du produit net moyen de la période décennale à considérer.

II.

Capital de premier établissement.

Les parties sont d'accord pour qu'il ne soit présentement pas entré en matière sur le recours, pour autant qu'il vise le capital de premier établissement, demeurant entendu que la Compagnie du Gothard conserve le droit de poser à nouveau ses conclusions contre la partie respective de l'arrêté du Conseil fédéral, aussitôt que ladite partie acquerra pour elle une importance pratique.

III.

Fonds de renouvellement.

Le Conseil fédéral déclare admettre la conclusion formulée sous ce titre, en ce sens que les principes fixés par le Tribunal fédéral, dans le procès du Central-Suisse, au sujet du fonds de renouvellement doivent faire règle, point sur lequel la Compagnie du Gothard est d'accord.

IV.

Déductions sur le prix de rachat.

Il a été convenu entre les parties que la question des déductions sur le prix de rachat ne serait pas traitée dans la procédure actuelle.

V.

Quant aux conclusions du recours formulées sous chiffre V relativement aux nouvelles lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau, les parties n'ont pas réussi à s'entendre.

F. Les parties reconnaissent de commun accord que dans la procédure actuelle il ne reste donc plus à considérer que les points suivants :

1. La conclusion énoncée au recours, page 2, sous A, b. Dépenses 1, d, tendant à ce que pour le calcul du produit net selon les concessions on élimine des dépenses : les gratifications aux fonctionnaires et employés, les dons et subsides volontaires, les prestations au dépôt de consommation à Bellinzona ainsi qu'aux écoles privées.
2. La conclusion énoncée au recours, page 5, chiffre V, savoir :

que les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau soient distraites des autres objets de rachat et que, si leur rendement net multiplié par 25 venait à être inférieur au coût de construction, la Confédération ait à payer ce dernier, éventuellement que la Confédération paie une somme à titre de compensation équitable pour le fait que la Compagnie n'encaissera le produit de ces lignes que durant 11 ans et 11 mois, et que la période comptable de dix ans soit étendue jusqu'au 1^{er} juin 1907.

Au cours du procès, la recourante a précisé cette dernière conclusion subsidiaire, en ces termes :

- a) Il est bonifié à la Compagnie un montant à titre de compensation suffisante pour le fait qu'elle n'en perçoit le produit que pendant 11 ans et 11 mois.
- b) Etant donné que le trafic de ces lignes n'a pas encore pu du tout se développer pour la période décennale, le rendement effectif desdites lignes afférent à cette période doit être équitablement majoré.
- c) Ce rendement ainsi majoré sera également comptabilisé pour les 3 ans et 1 mois formant l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 1^{er} juin 1897.

Subsidiairement, au cas où les conclusions *a*, *b* et *c* seraient repoussées:

Le calcul du produit net faisant règle pour le rachat doit être basé sur les produits nets que ces lignes ont effectivement donnés du 1^{er} juin 1897 au 1^{er} juin 1907.

Suivant la proposition de la Compagnie du Gothard, les conclusions qui précèdent, relatives aux deux lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau ne devraient être discutées que lors de la procédure ordinaire prévue à l'art. 21 de la loi sur la comptabilité pour la fixation de l'indemnité de rachat.

D'autre part, les conclusions de la Confédération ont la teneur ci-après:

a) Selon le texte de la page 28 de la duplique:

Le produit total des 7 $\frac{11}{12}$ (recte 6 $\frac{11}{12}$) francs doit être divisé par 7 $\frac{11}{12}$ (recte 6 $\frac{11}{12}$), le quotient multiplié par 25 et ajouté au produit de l'autre partie du réseau.

b) Selon le mémoire du département des chemins de fer, du 5 mars 1901:

Le calcul du produit net d'après les concessions des deux lignes d'accès au nord doit être complété en ce sens que la moyenne annuelle du produit net de ces lignes réalisé dans l'intervalle du 1^{er} juin 1897 au 30 avril 1904 sera ajoutée pro rata au produit net calculé pour la période du 1^{er} mai 1894 au 31 mai 1897.

Toutes les autres prétentions de la recourante sont repoussées comme non fondées.

Considérant en droit:

1. Aux termes de l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Compagnie du chemin de fer Central-Suisse contre Confédération, la fixation de l'indemnité de rachat doit se faire sur la base du *produit net* résultant de l'exploitation conforme à leur but des objets qu'en vertu des concessions la Confédération reprend au moyen du rachat; pour déterminer le produit net selon les concessions, il faut donc éliminer de la sphère d'activité de la Compagnie tout ce qui *ne rentre pas* dans l'exploitation des objets de rachat, c'est-à-dire dans l'exercice du métier de transporteur à l'aide des lignes et accessoires soumis au rachat. Or la Compagnie du Gothard allègue au regard des gratifications aux fonctionnaires et employés, des dons et subsides volontaires, des allocations au dépôt de consommation à Bellinzona et aux écoles privées, figurant aux dépenses d'exploitation dans ses comptes annuels, qu'il s'agit de prestations, non point motivées par les exigences du métier de transporteur, mais dues uniquement à une résolution toute spontanée prise par la Compagnie dans l'intérêt du bien-être physique et intellectuel de son personnel et qu'en conséquence ces prestations n'ont pas à figurer au bilan spécial à dresser pour la détermination du produit net selon les concessions.

a) En ce qui touche les *gratifications*, la recourante fait valoir essentiellement les arguments suivants :

Le 20 décembre 1889 sa Direction a pris pour la première fois une décision stipulant qu'"en égard au trafic considérable ainsi qu'au zèle et à la bonne volonté . . .", il est accordé pour l'année

1889 une gratification à tout le personnel définitif avec traitement annuel, qui n'est pas avantagé d'autre part d'une gratification. Le taux de ces gratifications variait suivant les catégories de service et l'échelle des traitements fixes, le maximum en était de fr. 120. — La dépense de ce chef pour 1889 s'est montée à fr. 58,000. — en chiffre rond. Dès lors la Direction a pris chaque année en décembre une résolution spéciale sur le point de savoir si et dans quelle mesure ces gratifications devaient être allouées; depuis 1893 le taux primitif des gratifications a été majoré de 25 %; la dépense y relative a dépassé ces dernières années le chiffre de fr. 100,000 par an. De la part du Conseil fédéral, c'est une erreur d'envisager ces gratifications comme un simple complément de traitement octroyé pour reconnaître certains services particuliers ou pour supprimer la disparité des conditions d'exploitation ou d'existence par rapport à d'autres réseaux. Lorsque le besoin d'un complément de ce genre se fait sentir, il doit être accordé par la voie régulière du traitement. C'est précisément pour cette raison que les gratifications sont allouées non pas à quelques fonctionnaires ou à quelques catégories, mais bien à *tous* les agents définitivement engagés. Les règlements de la Compagnie du Gothard relatifs aux traitements, ni aucun des contrats de service ne renferment un mot au sujet des gratifications de Nouvel-an. Pareillement, le fait que l'octroi des gratifications a été maintenu après le mouvement et le relèvement des salaires en 1896 prouve qu'elles ne sont point destinées à remédier à l'insuffisance des traitements. Pour trancher la question de savoir s'il y a lieu d'admettre la conclusion en ce qui concerne les gratifications, il importe de considérer les points ci-après :

Ainsi qu'il ressort des développements de la recourante, il s'agit de prestations en faveur du personnel attaché à son entreprise de transport, non point à la vérité de simples cadeaux occasionnels faits pour une cause spéciale, étrangère à l'entreprise de transport, mais bien d'allocations dont le personnel bénéficie depuis longtemps chaque année et que la Direction du Gothard a décidé d'accorder „*eu égard au trafic considérable ainsi qu'au zèle et à la bonne volonté . . .*“. Ces prestations sont donc des dépenses que la Compagnie du Gothard s'impose sans interruption depuis 1889 à titre soit de récompense de services rendus, soit d'encouragement. Il s'ensuit qu'on ne saurait méconnaître l'étroite connexité de ces dépenses avec les intérêts de l'entreprise de transport. Encore que la Compagnie du Gothard ne se soit pas engagée contractuellement, vis-à-vis de son personnel, à lui verser ces allocations, que les agents par conséquent n'ont aucun droit d'en exiger le paiement et qu'à ce point de vue elles diffèrent en vérité des traitements proprement dits, il n'en est pas moins vrai que sous le rapport de leurs effets elles sont assimilables aux traitements, puisque le but en est identique à celui de ces derniers, d'où suit qu'elles doivent être portées aux dépenses d'exploitation. De par leur caractère et leur destination, elles représentent un complément du traitement régulier, elles ont conséquemment à figurer au bilan spécial à dresser pour la détermination du produit net selon les concessions, et cela sans qu'on ait à rechercher si ces gratifications constituent le complément nécessaire ou *volontairement* octroyé du traitement fixé par contrat. En effet, pour le calcul du produit net, multiplié par 25, de la période décennale faisant règle pour le rachat, il importe peu de savoir combien la Compagnie a dû *forcément* dépenser durant ce laps de temps pour exploiter l'entreprise de transport, le facteur déterminant est bien plutôt, d'après la lettre et

l'esprit des concessions, simplement la somme qui a été effectivement dépensée dans ce but pendant ladite période.

b) Un raisonnement analogue doit nécessairement conduire au rejet de la conclusion de la Compagnie du Gothard en ce qui regarde aussi les dépenses afférentes aux écoles privées. Il ressort de la réplique que la recourante entretient depuis nombre d'années des écoles primaires à Chiasso, Bellinzona et Biasca et des écoles secondaires à Bellinzona et Erstfeld avec 6 maîtres, subventionne l'école dite suisse de Luino et fournit des allocations régulières aux sociétés de jeunes commerçants fondées dans un but d'instruction, si et pour autant que ses jeunes employés en font partie. Elle a construit à Bellinzona et Erstfeld deux maisons d'école, de style simple, qui ont coûté environ fr. 90,000. —, figurent au compte des immeubles et sont imposées. Ces écoles sont destinées aux enfants des employés, dans le canton du Tessin spécialement aux enfants de langue allemande, et sont à leur disposition gratuite. La Compagnie paie les maîtres, pourvoit à l'aménagement des locaux, à l'inventaire et confie à des conseillers scolaires et à un inspecteur l'administration et la surveillance des écoles. Ici aussi, la recourante fait remarquer expressément qu'il s'agit d'une mesure absolument *volontaire* de la Compagnie, qu'elle aurait pu abandonner au soin des communes et cantons ou d'associations particulières. Or, il faut reconnaître que ces institutions d'utilité publique ne sont pas en connexion nécessaire avec l'exercice du métier de transporteur, ni spécialement avec l'exploitation du chemin de fer du Gothard et qu'ainsi la recourante peut à bon droit et dans ce sens qualifier de volontaires ses prestations en faveur de l'enseignement scolaire. On ne saurait non plus affirmer que toute institution d'utilité publique créée par une compagnie de chemin de fer dans l'intérêt de ses fonctionnaires et employés doive, par la seule raison qu'elle est destinée spécialement à ce personnel, être considérée comme rentrant dans l'exploitation de l'entreprise de transport et que les frais en dérivant doivent être regardés comme dépenses d'exploitation. D'autre part toutefois il ne faut pas oublier que lors de la création de ses diverses écoles, la Compagnie du Gothard n'a pas eu uniquement en vue l'intérêt de son personnel, mais bien aussi son propre intérêt. On lit en effet dans le rapport de gestion de la Direction et du Conseil d'administration pour l'exercice 1892 entre autres ce passage relatif aux dépenses pour les écoles privées allemandes de la Compagnie dans le Tessin: „Peu après l'ouverture de la ligne directe, on constata que dans quelques gares principales du réseau tessinois se trouvaient un assez grand nombre d'agents de langue allemande accompagnés de leurs familles et que le besoin d'une instruction en allemand se faisait sentir pour les enfants de ces agents; nous crûmes agir dans l'intérêt de ces fonctionnaires et employés, comme aussi dans celui de notre Administration en favorisant les tendances qui se manifestaient dans cet ordre d'idées.“ Il est dit plus loin que les maîtres des écoles de Bellinzona et de Chiasso sont nommés par l'administration et considérés comme agents de la Compagnie; ce chapitre du rapport se termine comme suit: „Mais dans le canton d'Uri également nous devons songer à créer des installations spéciales, entre autres à Erstfeld. Dans notre propre intérêt nous ne saurions d'une part méconnaître les besoins de nos agents, mais d'autre part nous ne pouvons demander aux Autorités uraniennes qu'elles adaptent leur organisation scolaire aux besoins de notre

personnel qui ne forme en réalité qu'une fraction peu importante de la population.“ Il est hors de doute que le propre intérêt de la Compagnie aux écoles privées, dont il est question ci-dessus, doit dériver d'une connexité de ces établissements avec le développement de l'entreprise de transport. L'exploitation du réseau implique pour un grand nombre d'employés la nécessité de s'établir sur différents points de la ligne et si l'administration pourvoit d'elle-même à ce que, malgré la disparité existant dans les conditions locales et surtout d'idiomes, il soit tenu compte des besoins et revendications individuels de ses agents au regard de l'enseignement scolaire pour leurs enfants, elle améliore d'une façon notable les conditions d'engagement de son personnel d'exploitation et favorise, ce faisant, ses propres intérêts intimément liés au régime de l'exploitation. Entre les dépenses en question et l'entreprise de transport il existe donc une relation étroite qui justifie la mise en compte de ces dépenses dans le bilan spécial à dresser pour la détermination du produit net selon les concessions.

c) Relativement au *dépôt de denrées de Bellinzona*, la recourante donne les explications suivantes: Il s'agit ici d'objets de consommation, notamment d'épiceries, que la Compagnie achète en gros et revend au prix coûtant aux employés du réseau entier en accordant à ces derniers le transport gratuit de la marchandise jusqu'à la localité où ils sont stationnés. La recourante demande que ses *débours* de ce chef (plus de fr. 15,000), consistant principalement en traitements et salaires du personnel attaché au dépôt de denrées et qui figurent aux dépenses du compte d'exploitation, soient défalqués de celui-ci. La liste des marchandises montre en premier lieu qu'il *ne s'agit pas* des objets de consommation dont une famille a journellement besoin pour son entretien. Les meilleurs clients ne se trouvent pas parmi les agents répartis sur les lignes en montagne, mais plutôt dans la plaine, à Lugano, Bellinzona et ailleurs, dans les localités où l'on pourrait aussi se procurer toutes les denrées du dépôt.

Tout comme les écoles dont il a été question plus haut, cet établissement de la Compagnie du Gothard n'est autre chose qu'une institution d'utilité publique en faveur de ses fonctionnaires et employés; de même qu'on peut dire d'une manière générale que les institutions similaires créées par un commerçant ou industriel pour le bien-être de ses subordonnés contribuent aussi à favoriser ses propres intérêts, on ne saurait nier que l'existence du dépôt en question ne procure à la Compagnie également certains avantages indirects. Il n'y a guère toutefois de connexité étroite et spéciale entre cette institution et l'exploitation de l'entreprise de transport et c'est aussi pour cette raison que le litige entre le canton du Tessin et la Compagnie du Gothard sur la question de savoir si le dépôt de denrées à Daro était imposable en vertu de la concession tessinoise, a été tranché dans le sens affirmatif par sentence du 22 mai 1896 du tribunal arbitral institué à cet effet. Il n'est en outre pas démontré que ledit établissement ait été nécessaire par les conditions spéciales d'exploitation du réseau du Gothard ou créé par la Compagnie essentiellement dans son propre intérêt, afin d'améliorer à son profit les conditions d'engagement du personnel. Dans ces circonstances, il semble juste d'admettre la conclusion de la Compagnie du Gothard visant les prestations dont il s'agit.

d) Quant aux *dons et subsides volontaires*, toutes données précises font défaut. Si la recourante entend par là les dons et subsides alloués à des fonctionnaires et employés pour stimuler leur zèle, il faudra les traiter exactement comme les gratifications. Il en ira autrement par contre, si ces dons et subsides ont été accordés uniquement pour des œuvres de charité ou en vue de favoriser les sciences et les arts. Dans ce dernier cas les dépenses de ce chef n'ont pas le caractère de dépenses d'exploitation et l'on ne doit pas en tenir compte dans le calcul du produit net. Il y a donc lieu d'admettre la conclusion de la Compagnie du Gothard en ces termes: Doivent être défaillées des dépenses à considérer pour le calcul du produit net au sens des concessions, les dépenses du chef de dons et de subsides volontaires alloués à des œuvres ou institutions étrangères au service des transports par chemin de fer.

2. En ce qui regarde la conclusion relative au calcul du prix de rachat des nouvelles lignes *Lucerne-Immensee* et *Zoug-Goldau*, on ne peut en premier lieu acquiescer à la demande de la Compagnie du Gothard tendant à ce que cette conclusion ne soit discutée que lors de la procédure ordinaire prévue à l'art. 21 de la loi sur la comptabilité pour la fixation de l'indemnité de rachat. Dans cette conclusion il s'agit de questions de principe et du moment que le recours veut faire résoudre celles-ci par un arrêt du tribunal, il faut aussi qu'elles soient discutées et tranchées dans la procédure prévue à la loi sur la comptabilité (art. 20) pour la fixation des règles suivant lesquelles doivent être calculés le produit net d'après les concessions, ainsi que le capital de premier établissement.

La recourante motive comme suit ses conclusions au fond :

En prévoyant le 1^{er} mai 1909 comme premier terme de rachat, on supposait que jusqu'à cette date, le réseau entier du Gothard aurait eu approximativement 30 années utiles et qu'ainsi, jusqu'au 1^{er} mai 1894, début de la période décennale faisant règle pour la détermination du prix de rachat, le réseau entier aurait été à peu près 15 ans en exploitation. On voulait par là donner au trafic le temps de se développer suffisamment jusqu'au commencement de la période décennale et laisser à la Compagnie, durant un intervalle équitable, la jouissance du produit non pas seulement du trafic en voie de développement, mais aussi du trafic ayant atteint sa densité normale. Cette hypothèse — qui ne se réalisa qu'en partie pour les autres lignes — ne s'est pas du tout réalisée pour les lignes d'accès *Lucerne-Immensee* et *Zoug-Goldau*. A la demande de l'Allemagne, l'exécution de ces deux lignes fut ajournée par le Traité international du 12 mars 1878 et elles ne furent livrées à l'exploitation que le 1^{er} juin 1897, soit 3 ans et 1 mois *après* le début de la période décennale. Il suit de là

- a) que ces lignes ne rentrent que pour 6 ans et 11 mois dans la période décennale faisant règle pour le rachat,
- b) que leur produit pendant ce laps de temps n'est que le rendement d'un trafic à ses débuts et nullement en plein développement,
- c) que la Compagnie n'encaisse le produit de ces lignes que pendant 11 ans et 11 mois, au lieu de 27 à 28 ans pour les autres lignes, en sorte qu'elle doit, d'une part, supporter pen-

dant 12 ans la charge d'intérêt des frais considérables de ces lignes et, d'autre part, les céder avant que le produit dérivant du trafic local qu'elles apportent, ainsi que du raccor-cisement de la ligne vers Zurich et la Suisse orientale, à considérer pour le trafic suisse et international, s'en soit suffisamment développé.

L'injustice qui frappe la Compagnie à ces trois points de vue ne peut être réparée qu'en scindant les deux lignes susmentionnées des autres objets de rachat et, si leur produit net multiplié par 25 est moindre, en les payant au prix de construction plus la quotité des dépenses afférentes à la construction, soit à l agrandissement des gares de Lucerne, Goldau et Immensee, qui est en connexion avec l'établissement de ces lignes. Au cas où cette solution n'agréerait pas, il y aurait lieu à consentir pour ces lignes: a) une indemnité spéciale pour le fait que la Compagnie n'en perçoit le produit que pendant moins de 12 ans et sur un trafic encore en voie de développement; b) une majoration équitable du rendement effectif de ces lignes afférent à la période décennale, pour le fait que le trafic n'a pas encore pu du tout se développer pour ladite période; c) que ce rendement ainsi majoré soit également comptabilisé pour les 3 ans et 1 mois formant l'intervalle du 1^{er} mai 1894 au 1^{er} juin 1897. Pour le cas où ces dernières demandes également seraient écartées, le prononcé devrait stipuler que le calcul du produit net faisant règle pour le rachat sera basé sur les bénéfices nets effectivement réalisés sur ces deux lignes du 1^{er} juin 1897 au 1^{er} juin 1907.

Relativement à la demande que les deux embranchements du nord susmentionnés soient scindés des autres objets de rachat et que, si leur produit net multiplié par 25 était inférieur au prix de construction, ils soient rachetés à ce prix de construction, il faut remarquer qu'aux termes des concessions, le réseau entier du Gothard forme un objet de rachat *uniforme* et indivisible et que l'indemnité de rachat doit être déterminée pour l'ensemble du réseau suivant des principes uniformes. En effet, les concessions stipulent d'une manière générale et sans restriction aucune que dans le cas du rachat à l'expiration de la 30^e, 45^e et 60^e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net perçu par la Compagnie pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat, dans tous les cas cependant les sommes qui, abstraction faite des suventions, constituent le capital social. Il est donc hors de doute que pour le calcul du prix de rachat desdits embranchements font règle les mêmes principes que pour les autres parties de l'ensemble du réseau et qu'en conséquence, si le calcul du prix de rachat de l'objet entier de rachat est basé sur le produit net, il doit en être de même pour ces embranchements aussi. Il en résulte que la demande tendant à scinder ces derniers des autres objets de rachat ne peut être admise, puisqu'elle est contraire à la teneur claire et précise des concessions. Quant à la revendication subsidiaire de la recourante d'une indemnité spéciale pour le fait que la Compagnie perçoit le produit de ces embranchements non point durant les 30 (soit 28) années entières prévues lors de la fixation du premier terme de rachat, mais seulement pendant moins de 12 ans, elle constitue une demande de dommages-intérêts pour la reprise anticipée des embranchements par la Confédération. Or, le Tribunal fédéral n'a à trancher, dans la procédure actuelle, aux termes de l'art. 20, 3^e alinéa, de la loi fédérale de comptabilité du 27 mars 1896, que les différends portant sur la détermination du produit net et du capital de premier établissement. La revendication de la Compagnie du Gothard

ne vise toutefois ni le produit net ni le capital de premier établissement; quelle que soit la solution donnée à cette demande, elle n'influera absolument en rien sur le produit net ni sur le capital de premier établissement. Par conséquent, il n'est pas entré en matière sur cette conclusion subsidiaire.

En ce qui concerne la détermination, pour les embranchements en question, du produit net moyen, à multiplier par 25, des 10 années précédant l'époque à laquelle le rachat a été annoncé, il est impossible d'admettre la conclusion de la recourante tendant à ce que le calcul du produit net faisant règle pour le rachat soit basé sur les bénéfices nets effectivement réalisés sur ces deux lignes du 1^{er} juin 1897 au 1^{er} juin 1907. En effet, les concessions prévoient clairement et positivement comme base chronologique du calcul du produit net la période décennale précédant immédiatement le moment auquel la Confédération annonce le rachat et quant à ce moment, les concessions ne disent nullement qu'il doive arriver au bout d'un certain délai pendant lequel les objets de rachat auront déjà été exploités, au contraire ce moment y est fixé d'avance chronologiquement et immuablement par cette clause que la Confédération a le droit de racheter à l'expiration de la 30^e, 45^e, 60^e, 75^e et 99^e année à dater du 1^{er} mai 1879, le chemin de fer désigné dans les concessions, la déclaration de rachat à la Compagnie devant être faite cinq ans avant chaque terme de rachat. Il suit de là, d'une part que le rachat étant fixé au 1^{er} mai 1909, la période de calcul au sens des concessions commence irréfutablement le 1^{er} mai 1894 et expire le 30 avril 1904 et qu'il n'est donc pas permis de lui assigner une durée allant au delà de cette dernière date. D'un autre côté il résulte de ce mode de fixer la période décennale faisant règle que les concessions ne pouvaient signifier que le calcul du prix de rachat doit être en tout état de cause basé sur le produit net réalisé par le fait que les lignes auront été en exploitation pendant un laps de temps d'une certaine longueur; bien au contraire, selon la teneur précise des concessions, il ne peut être appliqué au calcul du produit net aucun produit autre que celui effectivement réalisé durant la période pré-rappelée, exactement déterminée, ou qui aurait été réalisé si les lignes respectives avaient été en exploitation pendant toute cette période. Il n'est donc non plus possible de consentir à la Compagnie du Gothard aucun supplément quelconque pour le fait que le trafic de ses embranchements, par suite de leur mise postérieure en exploitation, n'a pu suffisamment se développer durant la période à considérer. Il est vrai par contre que la détermination complète du produit net au sens des concessions est subordonnée à la condition que l'étendue du réseau de la Compagnie dont il s'agit n'ait pas varié au cours de la période totale de dix ans. Lorsqu'il n'en est pas ainsi, comme c'est le cas ici pour les deux embranchements, la lacune ne peut être comblée autrement qu'en déterminant par évaluation le produit net des années où les lignes n'étaient pas encore en exploitation. (C'est dans ce sens aussi que s'exprimait déjà le message du Conseil fédéral, du 25 mai 1897, concernant le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses, page 134.) Le compte d'exploitation du réseau du Gothard, faisant règle pour le rachat, doit donc être établi en comptabilité tel qu'il aurait probablement été en réalité, si les deux lignes d'accès au nord Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau avaient été en exploitation du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

1. Il est pris acte au procès-verbal des accords intervenus entre les parties et ci-dessus juridiquement consacrés.
2. Des dépenses à considérer pour le calcul du produit net au sens des concessions sont éliminées les prestations pour le dépôt de denrées à Bellinzona, ainsi que les dépenses du chef de dons et subsides volontaires alloués à des œuvres ou institutions étrangères au service des transports par chemin de fer. La recourante est déboutée du surplus de sa conclusion formulée au chapitre I, A, b (dépenses), chiffre 1, litt. d.
3. Quant à la conclusion relative aux nouvelles lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau:
 - a) La conclusion de sursis de la Compagnie du Gothard est rejetée.
 - b) Il n'est pas entré en matière sur la conclusion de la recourante tendant à ce qu'il lui soit éventuellement bonifié une somme à titre de compensation pour le fait qu'elle ne percevra le produit de ces lignes que pendant 11 ans et 11 mois.
 - c) Le compte d'exploitation du réseau du Gothard, faisant règle pour le rachat, doit être établi en comptabilité tel qu'il aurait probablement été en réalité, si les lignes Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau avaient été en exploitation du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904.
 - d) Toutes les autres prétentions sont rejetées comme non fondées.
4. Les parties n'ont aucun frais judiciaires à acquitter.
5. Le présent arrêt sera communiqué aux parties par écrit et contre reçu.

LAUSANNE, le 25 Juin 1901.

Au nom du Tribunal fédéral suisse,

Le Président:

L. S.

(sig.) Winkler.

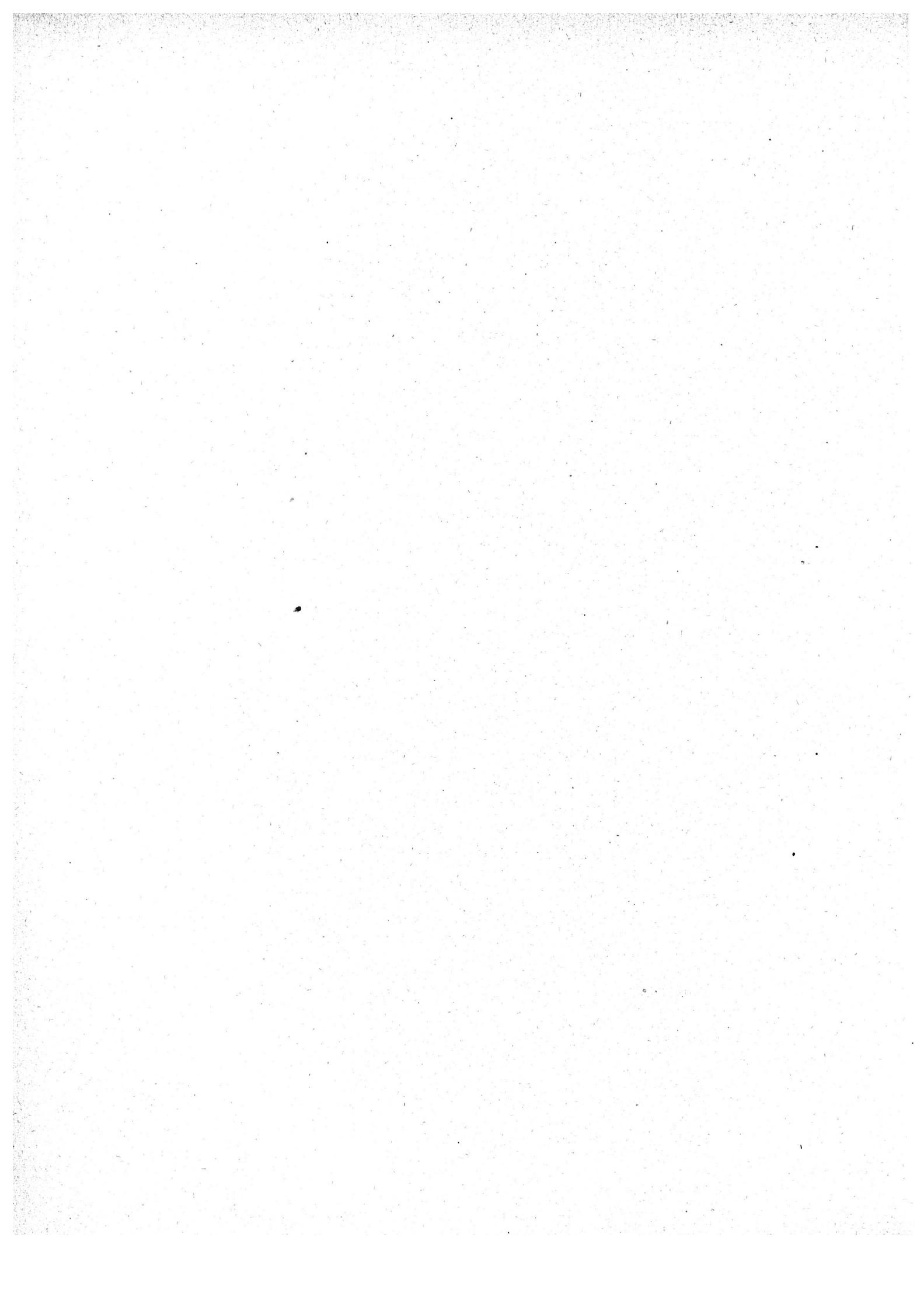
Le Greffier:

(sig.) Honegger.

Extrait

de l'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause Nord-Est Suisse contre Conseil fédéral
au sujet du rachat, page 41^{III}:

„III. La teneur de l'arrêté du Conseil fédéral relative aux recettes et dépenses n'entrant pas en ligne de compte „pour la fixation du produit net d'après les concessions, est modifiée dans le sens d'une nouvelle rédaction, savoir: „pour le chiffre 2 des recettes: „Le produit des capitaux disponibles, à l'exclusion des intérêts des excédents mensuels „jusqu'à la fin de l'année“; pour le chiffre 3 des recettes: « Les bénéfices de cours, à l'exclusion de ceux sur valeurs „étrangères se rattachant aux recettes d'exploitation et aux dépenses d'exploitation, et les provisions » et pour le „chiffre 3 des dépenses: « Les pertes de cours, à l'exclusion de celles sur valeurs étrangères se rattachant aux recettes „d'exploitation ou aux dépenses d'exploitation, frais de gestion financière et provisions ».“



Statistische Tabellen. — Tableaux statistiques.

	Seite Page
1. Frequenz und Einnahmen nach Rechnungsrubriken <i>Trafic et recettes par nature</i>	2
2. Durchschnittsergebnisse <i>Moyennes</i>	4
3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten <i>Trafic et recettes par mois</i>	6
4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen <i>Trafic et recettes par station</i>	8
5. Verkehr mit andern Transportanstalten und Transitverkehr über die Gotthardbahn <i>Trafic avec d'autres entreprises de transport et transit par le Gothard</i>	10
6. Verkehr nach Entfernungen <i>Trafic d'après la distance</i>	13
7. Verkehr nach Warengattungen <i>Statistique des marchandises par nature</i>	14
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen <i>Récapitulation chronologique du trafic et des recettes</i>	20
9. Ausgaben des Betriebes <i>Dépenses d'exploitation</i>	21
10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben <i>Dépenses moyennes</i>	22
11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben <i>Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation</i>	23
12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge <i>Relevé de la circulation des trains</i>	24
13. Zugsleistungen <i>Parcours des trains</i>	26
14. Bestand des Lokomotivparkes Ende 1901 <i>Parc des locomotives fin 1901</i>	27
15. Lokomotiveleistungen, serien- und monatweise <i>Parcours des locomotives par séries et par mois</i>	28
16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven <i>Moyennes de service des locomotives</i>	30
17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven <i>Quantités et coût des combustibles pour les locomotives</i>	31
18. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Lokomotiven <i>Quantités et coût des graisses et huiles pour les locomotives</i>	32
19. Leistungen, Brenn- u. Schmiermaterialverbrauch u. Reparaturkosten d. Lokomotiven 1892-1901 <i>Parcours, consommation de matières et frais de réparation des locomotives de 1892 à 1901</i>	34
20. Bestand des Wagenparkes Ende 1901 <i>Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1901</i>	35
21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen <i>Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons</i>	38
22. Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Wagen pro 1892—1901 <i>Parcours, consomm. en graisses et huiles et frais de réparation des voitures et wagons de 1892 à 1901</i>	39
23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen <i>Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitures, fourgons et wagons</i>	40
24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen) <i>Dépenses du service de la traction (redevances non déduites)</i>	41
25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1892—1901 pro Lokomotiv-, Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen) <i>Relevé chronologique des frais de traction de 1892—1901, par kilomètre-locomotive, kilomètre-essieu de voitures et wagons et par kilomètre-tonne, poids brut (redevances non déduites)</i>	43

1. Frequenz und Einnahmen nach Rechnungsrubriken.

Traffic et recettes par nature.

II. Gepäck-, Tier- und Gütertransport.	Transportquantitäten Quantités				Transporteinnahmen Produit.				II. Bagages, animaux et marchandises.	
	1901		1900		1901		1900			
	Tonnen Tonnes	%	Tonnen Tonnes	%	Fr.	%	Fr.	%		
a. Gepäck	8670	—	8612	—	761533	—	761525	—	a. bagages	
b. Tiere I. Klasse	1880	1.37	3253	2.88					b. animaux I ^e classe	
II. "	44730	32.75	49524	43.76	484162	—	515747	—	II ^e "	
III. "	58093	42.63	49544	43.78					III ^e "	
IV. "	31889	23.35	10845	9.58					IV ^e "	
Total	136592	100.00	113166	100.00	484162	—	515747	—	Total.	
c. Güter aller Art:									c. marchand. de toute nature:	
Eilgut	50116	5.09	52884	5.41					messageries (grande vitesse)	
Stückgutklasse 1	23057	2.34	22654	2.32					expédit. partielles classe I	
2	26408	2.68	27240	2.79					" " " 2	
Wagenladungen:									wagons complets:	
Allgemeine Klasse A	21452	2.18	20909	2.14					classe générale A	
" " B	35718	3.63	33499	3.42					" " B	
Spezialtarife I a	11396	1.16	11294	1.15	10287298	97.79	10099223	97.62	tarifs spéciaux: Ia	
b	22791	2.32	24304	2.48					b	
II a	3324	0.34	3936	0.40					IIa	
b	20262	2.05	20403	2.09					b	
III a	11996	1.22	12814	1.31					IIIa	
b	121906	12.89	134472	13.75					b	
Ausnahmetarife	635838	64.60	613607	62.74					tarifs exceptionnels	
Lokalspesen:									droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, etc.)	
(Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren etc.)					232683	2.21	245734	2.38		
Total	984264	100.00	978016	100.00	10519981	100.00	10344957	100.00	Total.	
Total der Transporteinnahmen					19771906	95.39	20135292	95.74	Produit total des transports	
B. Einnahmen aus ver- schiedenen Quellen					956024	4.61	895904	4.26	B. Recettes diverses	
Gesamttotal der Einnahmen					20727930	100.00	21031196	100.00	Total général des recettes	

2. Durchschnittsergebnisse.
Moyennes.

Betriebslänge: 276 Km. <i>Longueur d'exploitation:</i> 276 Km.	1901	1900
1. Personentransport. — <i>Voyageurs.</i>		
Einnahmenbetrefftis per Bahnkilometer Fr. 29008,08	29008,08	30844,43
<i>Recette par kilomètre-ligne</i>		
Einnahmenbetrefftis per Reisenden Fr. 3,05	3,05	3,23
<i>Recette par voyageur</i>		
Einnahmenbetrefftis per Reisenden und Kilometer Cts. 6,27	6,27	6,14
<i>Recette par voyageur et par kilomètre</i>		
Jeder Reisende hat im Durchschnitt aller Klassen befahren Km. 48,63	48,63	52,57
<i>Parcours moyen de chaque voyageur des trois classes</i>		
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total Reisende 462951	462951	502178
<i>Chiffre total des voyageurs, ramené à la longueur totale des lignes</i>		
Auf jeden Kilometer kommen Reisende 9520	9520	9552
<i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-ligne</i>		
Auf jeden Personenwagenachsenkilometer kommen Reisende 4,63	4,63	4,97
<i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-essieu de voiture</i>		
Auf jeden Personenzugskilometer kommen Reisende 61,89	61,89	66,70
<i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-train de voyageurs</i>		
Auf jeden Lokomotivkilometer kommen Reisende 57,45	57,45	61,92
<i>Chiffre de voyageurs par kilomètre-locomotive</i>		
2. Gepäck-, Tier- u. Gütertransport. — <i>Bagages, animaux, marchandises.</i>		
<i>a. Gepäck: — <i>Bagages:</i></i>		
Einnahmenbetrefftis per Bahnkilometer Fr. 2759,18	2759,18	2759,15
<i>Recette par kilomètre-ligne</i>		
Einnahmenbetrefftis per Tonne Fr. 87,84	87,84	88,43
<i>Recette par tonne</i>		
Einnahmenbetrefftis per Tonnenkilometer Cts. 75,14	75,14	74,33
<i>Recette par kilomètre-tonne</i>		
Einnahmenbetrefftis per Reisenden Cts. 28,98	28,98	28,89
<i>Recette par voyageur</i>		
Jede Tonne hat befahren Km. 116,90	116,90	118,96
<i>Parcours moyen d'une tonne</i>		
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen Tonn. 3672	3672	3712
<i>Ramené à la longueur totale des lignes</i>		
Auf jeden Kilometer kommen Tonn. 31,41	31,41	31,20
<i>Par kilomètre-ligne</i>		
Auf jeden Reisenden kommen Kg. 3,80	3,80	3,27
<i>Par voyageur</i>		

Betriebslänge: 276 Km. Longueur d'exploitation: 276 Km.		1901	1900
<i>b. Tiere: — Animaux:</i>			
Einnahmenbetrefftis per Bahnkilometer	Fr.	1754,21	1868,65
<i>Recette par kilomètre-ligne</i>			
Einnahmenbetrefftis per Stück	Fr.	3,54	4,56
<i>Recette par tête</i>			
<i>c. Güter aller Art: — Marchandises de toute nature:</i>			
Einnahmenbetrefftis per Bahnkilometer	Fr.	38115,87	37481,73
<i>Recette par kilomètre-ligne</i>			
Einnahmenbetrefftis per Tonne	Fr.	10,69	10,58
<i>Recette par tonne</i>			
Einnahmenbetrefftis per Tonnenkilometer	Cts.	7,81	7,42
<i>Recette par kilomètre-tonne</i>			
Jede Tonne hat befahren	Km.	146,16	142,53
<i>Parcours moyen d'une tonne</i>			
Auf die ganze Bahnänge bezogen, kommen	Tonn.	521217	505069
<i>Ramené à la longueur totale des lignes</i>			
Auf jeden Kilometer kommen	Tonn.	3566	3544
<i>Par kilomètre-ligne</i>			
Auf jeden Güterwagenachsenkm., Gepäck- u. Tiere inbegr., kommen	Tonn.	2,18	2,15
<i>Par kilomètre-essieu de wagon, bagages et animaux compris</i>			
Auf jeden Zugskilometer, Gepäck- und Tiere inbegr., kommen	Tonn.	45,99	44,61
<i>Par kilomètre-train, bagages et animaux compris</i>			
Auf jeden Lokomotivkilometer, Gepäck- u. Tiere inbegr., kommen	Tonn.	32,16	30,97
<i>Par kilomètre-locomotive, bagages et animaux compris</i>			
Total der Transporteinnahmen per Bahnkilometer	Fr.	71637,34	72953,96
<i>Produit total des transports par kilomètre-ligne</i>			
 <i>3. Einnahmen aus verschiedenen Quellen. — Recettes diverses.</i>			
Betrefftis per Bahnkilometer	Fr.	3463,86	3246,03
<i>Produit par kilomètre-ligne</i>			
Totaleinnahmen per Bahnkilometer	Fr.	75101,20	76199,99
<i>Recette totale par kilomètre-ligne</i>			
Totaleinnahmen per Zugskilometer	Fr.	6,47	6,56
<i>Recette totale par kilomètre-train</i>			
Totaleinnahmen per Lokomotivkilometer	Fr.	4,53	4,56
<i>Recette totale par kilomètre-locomotive</i>			

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten.
Traffic et recettes par mois.

1901 Monate <i>Mois</i>	a. Transportquantitäten. — Quantités.																			
	Personen <i>Voya-geurs</i>	Gepäck <i>Ba-gages</i>	Tiere <i>Ani-maux</i>	Eilgut <i>Grande vitesse</i>	Stückgut <i>Expédi. partielles</i>		Wagenladungen — Wagons complets											Ausnahmetarife <i>Tarifs exceptionnels</i>	Total	
					Allgemeine Klassen <i>Classes générales</i>		Spezialtarife — Tarifs spéciaux													
					A	B	I.		II.		III.		a	b	a	b	a	b		
							a	b	a	b	a	b								
	Zahl <i>Nombre</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>			Stück <i>Têtes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>		
Januar	Janvier	149,896	367	7,208	3,586	1,643	1,776	1,434	2,536	911	1,735	177	1,734	523	6,528	49,849	72,432			
Februar	Février	140,389	377	6,057	3,822	1,592	1,560	1,482	2,160	705	1,707	182	1,611	477	5,399	40,598	61,295			
März	Mars	204,545	615	6,038	5,111	1,911	2,227	1,474	2,660	858	1,991	338	1,986	818	11,817	53,499	84,690			
April	Avril	230,799	915	8,487	5,458	1,986	2,294	2,007	3,108	923	1,820	340	1,322	1,236	9,766	48,485	78,745			
Mai	Mai	237,283	983	13,140	5,595	2,110	2,549	1,616	3,185	1,049	1,893	277	1,063	1,278	11,930	53,940	86,485			
Juni	Juin	235,741	753	16,365	4,355	1,801	2,145	1,546	2,460	776	1,627	212	1,123	1,095	13,724	50,627	81,491			
Juli	JUILLET	291,874	840	7,022	3,438	1,757	2,139	1,480	2,047	941	2,022	323	1,214	1,184	12,463	49,634	78,642			
August	Août	303,655	978	7,880	3,646	1,839	2,154	1,350	2,144	875	1,883	341	988	1,023	10,546	53,234	80,023			
September	Septembre	261,970	1,017	16,251	3,501	2,046	2,430	1,465	2,796	930	1,912	280	1,886	1,257	10,852	54,555	83,910			
Oktober	Octobre	226,321	850	21,262	4,098	2,370	2,678	3,700	5,031	1,123	2,150	434	2,781	1,289	11,428	71,541	108,623			
November	Novembre	181,021	545	15,290	3,355	2,137	2,449	1,913	3,982	1,166	2,256	246	2,267	1,227	9,978	60,249	91,225			
Dezember	Décembre	163,915	430	11,592	4,151	1,865	2,007	1,985	3,609	1,139	1,795	174	2,287	589	7,475	49,627	76,703			
	Total	2,627,409	8,670	136,592	50,116	23,057	26,408	21,452	35,718	11,396	22,791	3,324	20,262	11,996	121,906	635,838	984,264			
gegenüber <i>comparé à</i>	1900																			
mehr - plus . . .		—	58	23,426	—	403	—	543	2,219	102	—	—	—	—	—	22,231	6,248			
weniger - moins . . .		8,935	—	—	2,768	—	832	—	—	—	1,513	612	141	818	12,566	—	—	—		

3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten.

Traffic et recettes par mois.

1901 Monate <i>Mois</i>		b. Einnahmen — Recettes													
		Personen <i>Voyageurs</i>		Gepäck <i>Bagages</i>		Tiere <i>Animaux</i>		Güter <i>Marchandises</i>		Einnahmen aus ver- schiedenen Quellen. <i>Recettes diverses</i>		Total		Bruttoeinnahme per Kilometer <i>Recette kilométrique brute</i>	
		Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Januar	<i>Janvier</i>	374,649	72	30,139	71	34,728	53	782,703	81			1,222,221	77	4,428	34
Februar	<i>Février</i>	398,242	28	32,750	58	25,548	15	698,383	67			1,154,924	68	4,184	51
März	<i>Mars</i>	853,671	12	61,229	97	27,066	36	919,052	58			1,861,020	03	6,742	83
April	<i>Avril</i>	993,834	64	102,480	41	34,897	79	830,236	43			1,961,449	27	7,106	70
Mai	<i>Mai</i>	795,752	83	103,201	77	41,582	28	910,379	22			1,850,916	10	6,706	22
Juni	<i>Juin</i>	590,649	51	64,411	85	36,641	24	865,560	73			1,557,263	33	5,642	26
Juli	<i>JUILLET</i>	746,117	59	59,439	22	34,659	07	828,373	60			1,668,589	48	6,045	61
August	<i>Août</i>	824,244	45	67,050	86	35,260	35	862,445	81			1,789,001	47	6,481	88
September	<i>Septembre</i>	740,142	99	86,822	70	61,292	81	905,983	13			1,794,241	63	6,500	88
Oktober	<i>Octobre</i>	666,220	88	74,962	54	68,141	61	1,141,248	05			1,950,573	08	7,067	29
November	<i>Novembre</i>	553,028	50	44,957	48	46,940	88	938,279	59			1,583,206	45	5,736	26
Dezember	<i>Décembre</i>	469,676	01	34,085	46	37,403	06	837,334	26			1,378,498	79	4,994	56
Januar - Dezember	<i>Janvier à Décembre</i> { . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	956,023	96	956,023	96	3,463	86
Total		8,006,230	52	761,532	55	484,162	13	105,199,80	88	956,023	96	20,727,930	04	75,101	20
gegenüber <i>comparé à</i>	<i>1900</i>														
mehr - <i>plus</i>		—	—	7	90	—	—	175,023	57	60,119	85	—	—	—	—
weniger - <i>moins</i>		506,832	21	—	—	31,585	13	—	—	—	—	303,266	02	1,098	79

4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.
Trafic et recettes par station.

	Abgegangene Personen Voyageurs au départ		Gepäck — Bagages		Tiere — Animaux		Güter* Marchandises*			Gegenüber Comparé à 1900		Rangordnung der Stationen Rang des stations nach - d'après		
	Zahl <i>Nombr</i>	Tonn.	Stück <i>Têtes</i>	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Versand Expédiées	Empfang Reçues	Total — Ensemble	Personen Voyageurs	Güter Marchandises	Personenzahl le nombre des voyageurs	Gütergewicht le poids des marchandises	Einnahmen le montant de la recette
Luzern . . .	108925	802	4764	10302	15736	26038	1000870	+	226	— 3046	4	8	4	
Meggen . . .	38203	28	188	1572	2241	3813	44799	+	3244	— 2011	15	33	24	
Küssnacht . . .	48407	82	2100	2313	7419	9732	77805	+	4111	— 2487	10	19	18	
Immensee . . .	16714	22	574	200	1621	1821	15522	—	1033	— 286	30	39	40	
Arth-Goldau . .	96453	133	1234	12120	20713	32833	311443	—	1206	— 5016	5	4	7	
Walchwil . . .	23519	46	173	537	786	1323	18986	+	371	— 1416	24	42	36	
Zug . . .	27769	78	294	5877	8221	14098	128927	—	1863	— 703	19	13	15	
Steinen . . .	36209	127	651	2183	3061	5244	32627	—	714	— 1318	16	28	29	
Schwyz . . .	89462	196	3652	6233	11868	18101	176949	+	9262	— 1313	6	10	9	
Brunnen . . .	80252	313	516	127798	125430	253228	2160864	+	11803	— 35930	7	1	2	
Sisikon . . .	12287	7	70	132	384	516	6469	—	693	— 124	35	45	45	
Flüelen . . .	39421	98	97	8913	2976	11889	131980	+	3395	— 3942	13	15	14	
Altdorf . . .	47177	125	4003	5209	10091	15300	161438	+	1449	— 1330	11	11	11	
Erstfeld . . .	44257	58	662	2865	6583	9448	79230	+	88	— 1325	12	21	17	
Amsteg . . .	14229	29	181	1009	698	1707	18643	+	481	— 79	33	40	37	
Gurtnellen . .	10639	13	133	8975	1934	10909	38070	—	1561	— 3795	38	17	26	
Wassen . . .	5912	15	56	4998	1181	6179	29348	—	310	— 1034	45	23	31	
Goeschenen . .	25009	157	699	2400	6694	9094	168961	—	1542	— 3001	23	22	10	
Airolo . . .	19031	69	1189	646	4468	5114	100290	+	801	— 180	29	29	16	
Ambri-Piotta .	9724	20	742	677	2124	2801	32788	+	1598	— 411	40	36	28	
Rodi-Fiesso . .	7656	12	317	589	648	1237	15387	+	119	— 45	43	43	41	
Faido . . .	15039	63	1390	1217	2408	3625	74072	+	1405	— 278	32	34	19	
Lavorgo . . .	7529	7	1041	4465	1103	5568	18446	+	448	— 2326	44	26	38	
Giornico . . .	2381	4	37	949	465	1414	5626	+	176	— 1157	47	41	46	
Bodio . . .	8726	7	461	3256	975	4231	38210	+	185	— 2286	42	30	25	
Biasca . . .	38980	85	2983	11188	8778	19966	139078	+	717	— 4215	14	9	13	
Osogna . . .	21450	15	90	26328	1769	28097	54652	—	2324	— 6272	25	7	22	
Übertrag A reporter	895360	2611	28297	252951	250375	503326	5081480							

* Dienstsendungen nicht inbegriffen. — *Transports en service non compris.*

	Abgegangene Personen Voyageurs au départ		Gepäck — Bagages		Tiere — Animaux		Güter Marchandises			Gegenüber Comparé à { 1900		Rangordnung der Stationen Rang des stations nach - d'après		
	Zahl Nombre	Tonn.	Stück Têtes	Tonn.	Tonn.	Tonn.	Total — Ensemble		Totalleinnahmen Recettes totales	Personen Voyageurs	Güter Marchandises	Personenzahl le nombre des voyageurs	Gütergewicht le poids des marchandises	Einnahmen le montant de la reprise
				Versand Expédiées	Empfang Reçues									
Übertrag Report {	895360	2611	28297	252951	250375	503326	5081480							
Claro . . .	15894	4	30	2422	320	2742	7936	+ 1238	+ 384	31	37	43		
Castione . . .	10514	9	625	7002	2707	9709	21633	- 851	+ 1009	39	20	35		
Bellinzona . . .	176167	439	2142	7450	24643	32093	818448	- 421	- 1343	1	5	5		
Giubiasco . . .	19409	32	3596	1443	2453	3896	56837	+ 1616	+ 163	28	32	21		
Cadenazzo . . .	21390	10	395	506	409	915	8005	+ 3553	+ 518	26	44	42		
Magadino . . .	10718	36	58	1908	3564	5472	46812	+ 2036	+ 1763	37	27	23		
S. Nazzaro . . .	3112	9	38	93	107	200	2645	+ 457	- 29	46	46	47		
Ranzo-Gerra . . .	9598	58	16	30	69	99	7351	+ 925	+ 99	41	47	44		
Ranzo-Gerra front.	319	2	17762	3305	7842	11147	247200	+ 16	+ 3097	48	16	8		
Rivera-Bironico	13538	9	159	1715	990	2705	16170	+ 1474	+ 693	34	38	39		
Taverne . . .	26217	10	191	1200	1655	2855	21806	+ 1211	- 1305	22	35	34		
Lugano . . .	130063	768	971	10525	39300	49825	1070605	+ 5067	+ 6294	3	3	3		
Melide . . .	27013	11	41	6191	4617	10808	36845	- 174	+ 1596	21	18	27		
Maroggia . . .	30657	20	37	5182	6877	12059	73634	+ 401	- 595	17	14	20		
Capolago . . .	29069	73	30	1414	2505	3919	30192	+ 529	+ 269	18	31	30		
Mendrisio . . .	76100	79	431	6742	8465	15207	158273	- 2539	+ 827	8	12	12		
Balerna . . .	21077	17	50	2534	3423	5957	25536	+ 1908	+ 379	27	25	32		
Chiasso . . .	161669	410	71257	22997	36196	59193	4490095	- 2077	+ 6069	2	2	1		
*Reazzino . . .	11415	—	—	—	—	—	—	+ 958	—	36	—	—		
Gordola . . .	27645	14	553	3486	2660	6146	22867	- 861	+ 1265	20	24	33		
Locarno . . .	65498	334	1866	9612	21996	31608	494889	+ 1799	+ 1432	9	6	6		
Total	1782442	4955	128545	348708	421173	769881	12739259							

* Personenhaltstelle — Halte à voyageurs.

5. Verkehr mit andern Transportanstalten und Transitverkehr über die Gotthardbahn.

Trafic avec d'autres entreprises de transport et transit par le Gothard.

I. Verkehr mit andern Transportanstalten. <i>Trafic avec d'autres entreprises de transport.</i>	Von der Gotthardhahn <i>En provenance du Gothard</i>		Nach der Gotthardbahn <i>A destination du Gothard</i>		TOTAL		Gegenüber Comparé à { 1900	
	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchandises
	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.
Vereinigte Schweizerbahnen	5052	9406	7403	6112	12455	15518	+ 1566	- 104
Rorschach-Heiden	—	47	—	2	—	49	- 40	+ 29
Rhätische Bahn	326	11	844	3	1170	14	+ 363	+ 4
<i>Chemin de fer Rhétique</i>								
Appenzeller-Bahn	33	—	196	—	229	—	+ 127	-
<i>Ligne de l'Appenzell</i>								
Tössthalbahn u. Uerikon-Bauma	28	360	95	399	123	759	- 55	+ 35
<i>Lig. du Tässthal et Uerikon-Bauma</i>								
Schweizerische Nordostbahn	42251	30509	65225	19731	107476	50240	- 6652	- 9085
<i>Nord-Est Suisse</i>								
Bötzbergbahn	17	389	365	2382	382	2771	+ 219	- 1280
<i>Ligne du Bätzberg</i>								
Schweizerische Südostbahn	28767	2760	18694	940	47461	3700	+ 4448	- 1058
<i>Sud-Est Suisse</i>								
Sihlthalbahn	—	2200	298	1177	298	3377	- 109	- 2929
<i>Ligne du Sihlthal</i>								
Schweizerische Centralbahn	58761	16169	49721	15389	108482	31558	- 18725	- 7503
<i>Central-Suisse</i>								
Aargauische Südbahn	4710	2404	9103	2057	13813	4461	- 894	- 938
<i>Sud-Argovien</i>								
Schweizerische Seethalbahn	312	1632	165	1225	477	2857	+ 17	+ 813
<i>Seetal-Suisse</i>								
Jura-Simplon-Bahn	15369	12596	14837	5241	30206	17837	- 1755	+ 948
<i>Jura-Simplon</i>								
Thunerseebahn	113	631	153	30	266	661	- 87	- 208
<i>Lignes du lac de Thoune</i>								
Spiez-Erlenbach und -Frutigen	—	150	590	23	590	173	+ 590	+ 99
<i>Gürbetalbahn</i>								
Gürbetalbahn	—	3	—	2	—	5	-	+ 5
<i>Ligne du Gurbetal</i>								
Bern-Neuenburg (direkte Linie)	24	12	53	24	77	36	+ 77	+ 36
<i>Berne-Neuchâtel (ligne directe)</i>								
Neuenburger Jurabahn	203	1248	235	96	438	1344	- 66	+ 918
<i>Jura Neuchâtelois</i>								
Emmenthalbahn	64	423	67	1499	131	1922	+ 22	- 263
<i>Ligne de l'Emmenthal</i>								
Burgdorf-Thun	486	1906	328	785	814	2691	+ 297	+ 833
<i>Berthoud-Thoune</i>								
Langenthal-Wolhusen	90	705	72	838	162	1543	- 25	- 753
 Übertrag — <i>A reporter</i>	156606	83561	168444	57955	325050	141516	- 20759	- 20396

	Von der Gotthardbahn <i>En provenance du Gothard</i>		Nach der Gotthardbahn <i>A destination du Gothard</i>		TOTAL		Gegenüber Comparé à } 1900	
	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan- dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan- dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchan- dises</i>	Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchandises</i>
	Zahl <i>-Nombre</i>	Tonn. <i>-</i>	Zahl <i>-Nombre</i>	Tonn. <i>-</i>	Zahl <i>-Nombre</i>	Tonn. <i>-</i>	Zahl <i>-Nombre</i>	Tonn. <i>-</i>
Übertrag — Report	156606	83561	168444	57955	325050	141516	— 20759	— 20396
Oensingen-Balsthal	—	32	—	185	—	217	— 33	+ 58
Stansstad-Engelberg	37	—	2	—	39	—	— 25	—
Rigibahnen	2625	—	3510	—	6135	—	+ 257	—
<i>Chemins de fer du Rigi</i>								
Monte Generoso-Bahn	296	—	120	—	416	—	— 249	—
<i>Ligne du Monte Generoso</i>								
Vierwaldstättersee	1567	—	1786	—	3353	—	— 376	—
<i>Lac des Quatre-Cantons</i>								
Thuner- und Brienzersee	23	24	40	1	63	25	+ 6	+ 6
<i>Lacs de Thoune et de Brienz</i>								
Luganersee	—	—	5664	—	5664	—	— 205	—
<i>Lac de Lugano</i>								
Langensee	449	—	220	—	669	—	— 209	—
<i>Lac Majeur</i>								
Comersee	142	—	553	—	695	—	+ 46	—
<i>Lac de Como</i>								
Italienische Bahnen	43070	19920	45372	93973	88442	113893	— 1345	+ 6573
<i>Chemins italiens</i>								
Deutsche Bahnen	1719	295	8107	98777	9826	99072	+ 4705	+ 4367
<i>Chemins allemands</i>								
Österreichische Bahnen	20	3	35	933	55	936	— 84	+ 36
<i>Chemins autrichiens</i>								
Französische Bahnen	1344	—	1568	—	2912	—	— 1278	—
<i>Chemins français</i>								
Belgische u. Niederländ. Bahnen	299	—	1073	627	1372	627	— 1435	— 430
<i>Chemins belges et néerlandais</i>								
Englische Bahnen	497	—	4849	—	5346	—	+ 1032	—
<i>Chemins anglais</i>								
Coupons f. komb. Rundreisebill.	630	—	173447	—	174077	—	+ 8396	—
<i>Coupons de billets circ. combinés</i>								
Generalabonnements	126382	—	126383	—	252765	—	— 15048	—
<i>Abonnements généraux</i>								
Total des Verkehrs mit andern Transportanstalten								
Total du trafic avec d'autres entreprises de transport	335706	103835	541173	252451	876879	356286	— 35937	— 9786

II. Transitverkehr. Trafic de transit.	Von Italien En provenance de l'Italie		Nach Italien A destination de l'Italie		TOTAL		Gegenüber Comparé à } 1900	
	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises	Personen Voyageurs	Güter Marchan- dises
	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.	Zahl Nombre	Tonn.
Schweiz Suisse	14196	203953	18490	48390	32686	252343	— 531	— 4226
Deutschland und weiter . . . Allemagne et l'au-delà	10128	106036	13187	224574	23315	330610	— 6230	+ 39777
International. Rundreiseverkehr Voyages circul. internationaux	2393	—	12311	—	14704	—	— 8290	—
	26717	309989	43988	272964	70705	582953	— 15021	+ 35551
Von Rigibahnen und Südostbahn En provenance du Rigi et du Sud-Est Suisse								
Schweiz Suisse	1931	2837	28981	1096	30912	3933	— 2224	+ 703
Deutschland und weiter . . . Allemagne et l'au-delà	12	--	263	312	275	312	— 129	+ 118
	1943	2837	29244	1408	31187	4245	— 2353	+ 821
Total des Transitverkehrs } du trafic de transit }					101892	587198	— 17374	+ 36372
Gesamttotal } Total général }					978771	943484	— 53311	+ 26586

Anmerkung. Im Verkehr von und nach Italien sind auch die Getreidesendungen ab Brunnen Lagerhaus und die in Chiasso tr., Pino tr. und Locarno tr. reexpedierten Güter inbegriffen.

Note. Les envois de céréales réexpédiés de Brunnen-entrepôts, ainsi que les marchandises réinscrites à Chiasso tr., Pino tr. et Locarno tr. figurent dans le trafic de et pour l'Italie.

6. Verkehr nach Entfernungen.
Traffic d'après la distance.

Distanz in Kilometern <i>Distance en kilomètres</i>	Personen <i>Voyageurs</i>		Personenkilometer <i>Kilomètres-voyageurs</i>		Güter <i>Marchandises</i>		Tonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes</i>	
	1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900
von — bis <i>de — à</i>	<i>Zahl</i> <i>Nombre</i>	<i>Zahl</i> <i>Nombre</i>	<i>Zahl</i> <i>Nombre</i>	<i>Zahl</i> <i>Nombre</i>	Tonn.	Tonn.	<i>Zahl</i> <i>Nombre</i>	<i>Zahl</i> <i>Nombre</i>
3—10	670,129	638,800	4,371,126	4,235,654	34,564	36,374	227,725	276,839
11—20	554,254	552,761	8,446,314	8,410,056	55,739	71,393	872,262	1,059,645
21—30	434,251	420,923	11,227,362	10,878,350	79,354	73,784	2,082,676	1,935,071
31—40	104,231	99,168	3,906,875	3,697,075	24,666	27,646	906,646	1,021,240
41—50	52,890	50,584	2,401,938	2,271,956	25,379	21,850	1,129,486	974,982
51—60	112,792	107,060	6,066,138	5,724,810	17,470	20,676	965,357	1,140,855
61—70	25,021	25,765	1,590,534	1,615,469	13,082	13,836	846,154	891,179
71—80	19,709	21,750	1,489,566	1,637,295	8,457	11,504	627,810	853,572
81—90	18,583	17,687	1,610,269	1,529,077	5,861	6,452	504,960	554,860
91—100	3,683	4,002	348,972	378,834	1,869	1,463	179,271	139,875
101—110	9,560	9,076	1,005,359	959,094	2,181	2,344	229,703	247,506
111—120	33,514	31,433	3,983,914	3,734,615	3,404	6,861	395,260	810,040
121—130	1,452	1,349	182,729	169,298	4,232	4,161	533,552	524,114
131—140	4,593	4,628	624,302	628,782	14,139	20,390	1,925,538	2,776,928
141—150	12,851	13,130	1,855,454	1,889,827	9,870	14,267	1,425,321	2,063,418
151—160	9,722	9,600	1,517,995	1,489,016	23,782	22,445	3,692,061	3,478,358
161—170	31,667	35,050	5,377,475	5,856,288	38,620	25,563	6,445,186	4,266,992
171—180	7,955	8,799	1,391,163	1,513,498	152,825	141,423	26,882,483	24,877,452
181—190	13,691	14,432	2,560,135	2,693,112	113,231	111,640	20,746,776	20,461,057
191—200	51,196	53,521	10,065,052	10,499,296	77,191	70,321	15,114,624	13,763,404
201—210	1,849	2,176	371,750	439,970	206,611	190,092	42,565,779	39,161,979
211—220	38,341	44,297	8,223,247	9,485,358	54,929	63,559	11,758,878	13,606,158
221—226	162,710	202,540	36,771,175	45,741,562	16,808	19,972	3,798,284	4,513,393
Generalabonnement. Abonnement général	252,765	267,813	12,385,514	13,122,832	—	—	—	—
Total	2,627,409	2,636,344	127,774,358	138,601,124	984,264	978,016	143,855,792	139,398,917

Betriebsjahr <i>Exercice</i>	Gepäck — Bagages		Tiere — Animaux		
	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes</i>	Stück — Têtes	Tonnen <i>Tonnes</i>	Tonnenkilometer <i>Kilomètres-tonnes</i>
1901	8,670	1,013,499	136,592	17,779	2,384,999
1900	8,612	1,024,454	113,166	18,744	2,555,340

7. Verkehr nach Warenklassen.
Statistique des marchandises par nature.

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
<i>A. Lebens- und Genussmittel.</i>			
<i>a. Verbrauchsmittel.</i>			
I. In festem Zustande.			
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, sowie Kleie	161,814	172,368	1. Denrées aliment. et objets mobiliers
2. Mehl und Mühlenfabrikate . . .	23,357	23,789	2. Objets de consommation.
3. Teigwaren, Brot und sonstige Backwaren	2,102	2,213	I. Solides.
4. Kartoffeln	17,740	9,209	1. Céréales, malt, légumes farineux, son.
5. Feldfrüchte und Gartenfrüchte, Gemüse	8,276	10,560	2. Farines et produits de minoterie.
6. Obst, frisches	9,145	8,436	3. Pâtes alimentaires, pain et pâtisseries.
7. Obst, gedörrtes	613	516	4. Pommes de terre.
8. Süßfrüchte, frische u. getrocknete	12,269	11,748	5. Fruits et légumes de jardin, produits agricoles.
9. Fleisch, Fleischwaren, Geflügel, Fische, Wildpret	6,362	6,224	6. Fruits frais.
10. Käse und Zieger	11,259	11,149	7. Fruits secs.
11. Butter, auch Kunstabutter (Margarinbutter) und Schweinefett . .	6,049	6,378	8. Fruits du midi, frais et secs.
12. Eier	23,261	25,308	9. Viande et charcuterie, volailles, poisons et gibier.
13. Kaffee und Kaffeesurrogate . .	2,652	2,195	10. Fromage et sérét.
14. Zucker, raffiniert	5,243	4,565	11. Beurre, aussi artificiel (margarine) et saindoux.
15. Rohzucker	—	—	12. Oeufs.
16. Tabak, roh und fabriziert . .	1,665	1,563	13. Café et succédanés du café.
II. In flüssigem Zustande.			
17. Milch und Rahm, frisch . . .	49	6	14. Sucre raffiné.
18. Milch und Rahm, sterilisiert, konserviert und kondensiert . . .	5,058	4,140	15. Sucre brut.
19. Wein u. gestampfte Weintrauben	54,786	58,726	16. Tabac brut et manufacture.
20. Most (Obstmast)	818	587	II. Liquides.
21. Bier	6,034	6,196	17. Lait et crème, frais.
22. Mineralwasser	459	466	18. Lait et crème, stérilisé, conservé et condensé.
23. Branntwein und Liqueur (exkl. Sprit)	1,715	1,714	19. Vin et raisins foulés.
<i>b. Gebrauchsmittel.</i>			
24. Umzugsgut (gebrauchter Hausrat) und Effekten	4,729	4,381	20. Cidre (vin de fruits).
25. Hausrätliche Gegenstände, neue, nicht in andern Titeln genannte; Bücher, Musikinstrum., Kunstgegenstände u. dgl.	1,555	1,415	21. Bière.
Total	367,010	373,852	22. Eaux minérales.
			23. Eau-de-vie et liqueurs (non compris l'alcool brut).
			b. Objets mobiliers.
			24. Meubles et ustensiles de ménage, usagés, effets.
			25. Objets mobiliers neufs, non cités ailleurs; livres, instruments de musique, objets d'art, etc.
			Total.

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
<i>B. Brennmaterialien.</i>			<i>B. Combustibles.</i>
26. Brennholz und Holzkohlen	7,400	6,635	26. Bois à brûler et charbon de bois.
27. Torf	110	165	27. Tourbe.
28. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquettes, Coaks	83,284	71,060	28. Houille, lignite, briquettes et coke.
Total	90,794	77,860	<i>Total.</i>
<i>C. Baumaterialien.</i>			<i>C. Matériaux de construction.</i>
29. Steine, auch Marmor, rohe (Sp. T. III)	75,954	110,932	29. Pierres, ainsi que marbres, bruts (t. sp. III).
30. Steine, auch Marmor, bearbeitete, Steinhauerarbeiten aller Art (Sp. T. II)	5,322	8,314	30. Pierres, y compris le marbre, ouvrées, pierres taillées de tout genre (t. sp. II).
31. Steine, gebrannte (Sp. T. III)	19,561	19,374	31. Pierres cuites (t. sp. III).
32. Schiefer	1,082	1,685	32. Ardoises.
33. Sand und Kies	6,095	9,491	33. Sable et gravier.
34. Asphalt	175	45	34. Asphalte.
35. Cement, Kalk, gebrannter und Gips, gemahlener	19,313	20,558	35. Ciment, chaux vive et gypse moulu.
36. Cementplatten, -röhren, -steine, Cementwaren (Sp. T. III)	793	1,133	36. Carreaux, dalles, tuyaux, pierres artificielles et objets en ciment (t. sp. III)
37. Gipsdielen, Schilfbretter, Spreutafeln, Holzwollebretter, Korksteine und Korksteinplatten	93	177	37. Torchis de plâtre et de roseaux ou de balles de céréales, briques et dalles en liège.
38. Dachpappe, Steinpappe, Teerpappe	162	134	38. Carton-pierre, carton bitumé ou goudronné pour toitures.
Total	128,550	171,843	<i>Total.</i>
<i>D. Metallindustrie.</i>			<i>D. Industrie métallurgique.</i>
39. Eisen und Stahl, roh und alt, Eisen- und Stahlabfälle, Erze (Sp. T. III)	39,701	14,966	39. Fers et aciers bruts et vieux, déchets de fer et d'acier, minerais (t. sp. III).
40. Eisen- und Stahl, façonné (Art. des Sp. T. II)	46,129	36,291	40. Fers et aciers façonnés (articles du t. sp. II).
41. Schienen und Schwellen samt Zubehör, neu, Bestandteile von Lokomotiven und Wagen	13,308	22,053	41. Rails et traverses avec accessoires, neufs, pièces de locomotives et de véhicules.
42. Eisen- und Stahlwaren (Art. des Sp. T. I)	13,904	11,421	42. Ferronnerie et ouvrages en acier (articles du t. sp. I).
43. Blei und Zink	1,543	1,239	43. Plomb et zinc.
44. Unedle Metalle, als: Kupfer, Zinn u. dgl.	3,262	2,984	44. Métaux communs, tels que: cuivre, étain, etc.
45. Maschinen und Maschinenteile	24,143	31,876	45. Machines et pièces de machines.
Total	141,990	120,830	<i>Total.</i>

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
<i>E. Textilindustrie.</i>			
46. Baumwolle, rohe, und Baumwollabfälle (Sp. T, I)	14,144	16,374	46. Coton brut et déchets de coton (t. sp. I).
47. Baumwollgarne (inkl. Zwirn), roh, gefärbt und gebleicht	1,240	906	47. Fil de coton (y compris fil à coudre) brut, teint et blanchi.
48. Baumwollgewebe, rohe, gefärbte und gebleichte, Baumwollwaren aller Art, auch Broderien und Stickereien	2,545	2,226	48. Tissus de coton bruts, teints et blanchis, cotonnades de toute espèce, aussi broderies et tapisseries.
49. Wolle, roh oder gewaschen, Wollabfälle und Kunstwolle (Sp. T.I)	6,834	5,829	49. Laine brute ou lavée, déchets de laine et laine artificielle (t. sp. I).
50. Wollgarne, Wollgewebe u. Wollwaren aller Art	825	749	50. Fils et tissus de laine, ouvrages en laine de tout genre.
51. Flachs, Hanf aller Art, Jute, Ramié, Chinagras, Rhea	6,739	7,215	51. Lin, chanvre de toute espèce, jute, ortie, dioïque ou grande ortie (ramié), chinagras.
52. Garn, Gewebe und Waren von Flachs, Hanf u. dgl.	3,592	3,499	52. Fils, tissus et ouvrages de lin, chanvre, etc.
53. Seidenabfälle, Cocons	824	764	53. Déchets de soie, cocons.
54. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe und Waren von Seide	6,754	6,017	54. Soie brute et moulinée, chappe, tissus de soie et soieries.
Total	<u>43,497</u>	<u>43,579</u>	Total.
<i>F. Gerberei.</i>			
55. Felle und Häute	1,065	1,014	55. Peaux.
56. Rinde und Lohe	763	975	56. Ecorce et tan.
57. Gerbstoffe, andere als Rinde	177	84	57. Tannins autres que l'écorce.
58. Leder und Lederwaren	880	784	58. Cuirs et objets en cuir.
59. Gerbereiabfälle	108	28	59. Déchets de tannerie.
Total	<u>2,993</u>	<u>2,885</u>	Total.
<i>G. Glas- und Thonfabrikation.</i>			
60. Fenster- und Tafelglas (Sp. T. I)	1,831	1,031	60. Verre à vitres et verre en tables (t. sp. I)
61. Hohlglasswaren (Sp. T. II) . . .	2,601	2,666	61. Verrerie creuse (t. sp. II).
62. Porzellan und Thonwaren des Sp. T. II	1,321	1,202	62. Porcelaine et poterie (t. sp. II).
63. Thonröhren und Thonwaren des Sp. T. III	450	462	63. Tuyaux en terre cuite et poterie (t. sp. III).
Total	<u>6,203</u>	<u>5,361</u>	Total.
<i>H. Papierfabrikation.</i>			
64. Lumpen, Papierabfälle und altes Papier	619	625	64. Chiffons, rognures de papier et vieux papier.
65. Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff	5,785	5,118	65. Pâte de bois, cellulose, pâte de paille.
Übertrag	<u>6,404</u>	<u>5,743</u>	A reporter.
<i>E. Industrie textile.</i>			
<i>F. Tannerie.</i>			
<i>G. Verrerie et Poterie.</i>			
<i>H. Fabrication du papier.</i>			

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
Übertrag			<i>Report.</i>
66. Papier, Karton und Pappen (Klassen A und B)	6,404	5,743	66. Papier, carton et papier-carton (class. A et B).
67. Packpapier und Packpappe des Sp. T. I	1,357	1,113	67. Papier d'emballage et carton d'em- ballage (t. sp. I).
	635	551	
Total	8,396	7,407	Total.
<i>J. Strohindustrie.</i>			<i>J. Industrie de la paille.</i>
68. Strohwaren aller Art	1,204	1,245	68. Ouvrages en paille de toute espèce.
<i>K. Holzindustrie.</i>			<i>K. Industrie du bois.</i>
69. Holz, mitteleuropäisches (Bau-, Werk- und Nutzholz) in Blöcken, Stämmen u. Stangen (Sp. T. III)	15,514	13,745	69. Bois du centre de l'Europe (bois d'œu- vre et de construction) en blocs, troncs et perches (t. sp. III).
70. Holz, mitteleurop., geschnitten, als: Balken, Bretter, Latten, auch Schwellen (Sp. T. III)	20,438	16,482	70. Bois débités du centre de l'Europe, tels que: poutres, planches, lattes et traverses (t. sp. III).
71. Holz, anderes als mitteleuropä- isches (Sp. T. I)	980	1,072	71. Bois autres que ceux du centre de l'Europe (t. sp. I).
72. Parqueteriewaren und grobe Bau- schreinerarbeiten	1,148	938	72. Parquerie et menuiserie de con- struction commune.
73. Holzwaren, grobe, des Sp. T. III	820	736	73. Ouvrages en bois ordinaire (t. sp. III)
74. Übrige, nicht genannte Holzwaren	950	832	74. Autres ouvrages en bois non dénom.
Total	39,850	33,805	Total.
<i>L. Hülfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie.</i>			<i>L. Matières auxiliaires agricoles et industrielles.</i>
75. Erden aller Art (exkl. Farberden)	2,475	3,121	75. Terres d.toute espèce (sauf t. à couleur)
76. Farberden (Erdfarben)	2,674	3,271	76. Terres à couleur.
77. Farbhölzer in Blöcken u. Stücken oder gemahlen	138	180	77. Bois de teinture en morceaux ou moulu.
78. Sumach	1,066	1,544	78. Sumac.
79. Farben aller Art (exkl. Erdfarben)	3,646	2,330	79. Couleurs de toute sorte (sauf t. à coul.).
80. Salzsäure	9	7	80. Acide chlorhydrique.
81. Schwefelsäure	499	441	81. Acide sulfurique.
82. Andere ätzende Säuren, exklus. flüssige Phosphorsäure in Fäss.	1,314	1,189	82. Autres acides (sauf l'acide phospho- rique liquide en fûts).
83. Sprit	585	686	83. Alcool brut.
84. Soda und Sodalauge, Pottasche	11,434	10,607	84. Soude et lessive de soude, potasse.
85. Salz (Chlornatrium) des Sp. T. I	1,737	1,638	85. Sel (chlorure de sodium) du t. sp. I.
86. Salz (Chlornatrium) des Sp. T. III	56	31	86. Sel (chlorure de sodium) du t. sp. III.
Übertrag	25,633	25,045	<i>A reporter.</i>

	1901 Tonn.	1900 Tonn.	
Übertrag			<i>Report.</i>
87. Salze anderer Art, nicht besonders genannte	25,633	25,045	87. <i>Autres espèces de sel non dénommées spécialement.</i>
88. Schwefel	2,368	2,604	88. <i>Soufre.</i>
89. Stärke- u. Stärkemehl, -zucker, und -sirup	4,108	4,645	89. <i>Amidon sec et féculle de pomme de terre, sucre de féculle (glucose, sirop de féculle).</i>
90. Fette, nicht eßbare, Fettwaren, Seifen und Kerzen	476	560	90. <i>Corps gras, non comestibles, savon, bougies et chandelles.</i>
91. Teer und Pech des Sp. T. III	2,041	2,005	91. <i>Goudron et poix (t. sp. III).</i>
92. Harze, Brauerharz, Kolophonium und Pech des Sp. T. I . . .	143	115	92. <i>Résines, résine pour brasseurs, colophane et poix (t. sp. I).</i>
93. Mineralöle, schwere (Sp. T. III)	117	165	93. <i>Huiles minérales lourdes (t. sp. III).</i>
94. Mineralöle, andere, als: Petroleum, Naphta, Benzin, Ligroin etc.	885	669	94. <i>Autres huiles minérales, telles que: pétrole, naphte, benzine, ligroïne, etc.</i>
	33,598	22,545	95. <i>Huiles végétales.</i>
95. Öle, vegetabilische	3,007	1,996	96. <i>Crin animal de toute espèce.</i>
96. Tierhaare aller Art	373	361	97. <i>Zostère et autres algues marines (varech), laîche des bois et des alpes, alfa, sparte.</i>
97. Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Espartogras	65	100	98. <i>Racines de chicorée.</i>
98. Cichorienwurzeln	2,765	3,142	99. <i>Graines et semences de tout genre, sauf les céréales.</i>
99. Samen und Sämereien aller Art, exkl. Getreide	1,029	914	100. <i>Foin et paille, y compris litière de tourbe.</i>
100. Heu und Stroh, auch Torfstreu.	3,534	5,298	101. <i>Tourteaux et fourrages pour engrais de toute espèce.</i>
101. Ölkuchen und Kraftfuttermittel aller Art	6,847	5,044	102. <i>Matières premières servant à la fabrication de l'engrais artificiel et engrais du t. exc. 14.</i>
102. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngmittel des A. T. 14	3,010	3,904	103. <i>Autres matières premières servant à la fabrication de l'engrais artificiel et autres engrais.</i>
103. Rohmaterialien zur Düngerfabrikation und Düngmittel, andere	1,670	1,546	104. <i>Glace à rafraîchir.</i>
104. Eis	933	2,873	
Total	92,602	83,531	<i>Total.</i>
<i>M. Hülfsmittel zum Transport.</i>			
105. Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	11,912	5,676	105. <i>Véhicules de chemin de fer circulant sur leurs propres roues.</i>
106. Andere Fahrzeuge	3,118	1,709	106. <i>Autres véhicules.</i>
107. Leere Gebinde und Emballagen	12,455	13,145	107. <i>Futaille vide et emballages</i>
Total	27,485	20,530	<i>Total.</i>
<i>M. Objets servant au transport.</i>			
105. <i>Véhicules de chemin de fer circulant sur leurs propres roues.</i>			
106. <i>Autres véhicules.</i>			
107. <i>Futaille vide et emballages</i>			

	1901	1900	
	Tonn.	Tonn.	
<i>N. Nicht rubrizierte Waren.</i>			<i>N. Marchandises non classées.</i>
108. Einzelsendungen	8,122	8,143	108. Expéditions partielles.
109. Wagenladungen	25,568	27,145	109. Chargements de wagons complets.
Total	33,690	35,288	Total.

	1901	1900	Gegenüber Comparé à		1901	1900
			mehr plus	weniger moins		
			Tonn.	Tonn.		
A. Lebens- und Genußmittel	367,010	373,852	—	6,842	37, ²⁹	38, ²²
<i>Denrées alimentaires et objets mobiliers</i>						
B. Brennmaterialien	90,794	77,860	12,934	—	9, ²³	7, ⁹⁶
<i>Combustibles</i>						
C. Baumaterialien	128,550	171,843	—	43,293	13, ⁰⁶	17, ⁵⁷
<i>Matériaux de construction</i>						
D. Metallindustrie	141,990	120,830	21,160	—	14, ⁴³	12, ⁸⁵
<i>Industrie métallurgique</i>						
E. Textilindustrie	43,497	43,579	—	82	4, ⁴²	4, ⁴⁶
<i>Industrie textile</i>						
F. Gerberei	2,993	2,885	108	—	0, ³⁰	0, ²⁹
<i>Tannerie</i>						
G. Glas- und Thonfabrikation	6,203	5,361	842	—	0, ⁶³	0, ⁵⁵
<i>Verrerie et poterie</i>						
H. Papierfabrikation	8,396	7,407	989	—	0, ⁸⁵	0, ⁷⁶
<i>Fabrication du papier</i>						
J. Strohindustrie	1,204	1,245	—	41	0, ¹²	0, ¹³
<i>Industrie de la paille</i>						
K. Holzindustrie	39,850	33,805	6,045	—	4, ⁰⁵	3, ⁴⁶
<i>Industrie du bois</i>						
L. Hülfsstoffe f. Landwirtsch. u. Industr.	92,602	83,531	9,071	—	9, ⁴¹	8, ⁵⁴
<i>Matières auxiliaires agricoles et industr.</i>						
M. Hülfsmittel zum Transport	27,485	20,530	6,955	—	2, ⁷⁹	2, ¹⁰
<i>Objets servant au transport</i>						
N. Nicht rubrizierte Waren	33,690	35,288	—	1,598	3, ⁴²	3, ⁶¹
<i>Marchandises non classées</i>						
Gesamttotal — Total général	984,264	978,016			100,00	100,00

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.
Récapitulation chronologique du trafic et des recettes.

Betriebsjahr <i>Exercice</i>	Durchschnittliche Bahnlänge <i>Longueur moyenne exploitée</i>	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen: <i>Ramené à la longueur totale des lignes</i>		Einnahmen — <i>Recettes</i>							
		Personen <i>Voyageurs</i>	Güter <i>Marchandises</i>	per Bahnkilometer — <i>par kilomètre-ligne</i>						Summa <i>Ensemble</i>	Einnahmen aus versch. Quellen <i>Recettes divers.</i>
				Personen <i>Voyageurs</i>	Gepäck <i>Bagages</i>	Tiere <i>Animaux</i>	Güter <i>Marchandises</i>	Summa <i>Ensemble</i>			
	Kilom. <i>Nombre</i>	Zahl <i>Nombr</i>	Tonn. <i>Tonnes</i>	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1883	266	207,055	278,677	16,672	1573	825	20,217	39,287	4272	43,559	
1884	266	165,694	295,187	12,526	1315	646	21,913	36,400	3229	39,629	
1885	266	169,540	327,417	13,562	1465	657	22,566	38,250	1344	39,594	
1886	266	163,296	308,819	12,881	1490	549	22,002	36,922	1308	38,230	
1887	266	175,595	402,260	13,935	1534	516	27,072	43,057	1503	44,560	
1888	266	194,805	383,452	15,210	1590	645	26,283	43,728	1591	45,319	
1889	266	220,542	421,503	17,105	1806	1125	27,796	47,832	1771	49,603	
1890	266	236,322	386,780	17,492	1718	1558	26,993	47,761	1812	49,573	
1891	266	241,654	389,570	17,714	1724	1216	28,189	48,843	2032	50,875	
1892	266	249,350	438,388	17,833	1697	861	31,681	52,072	2183	54,255	
1893	266	259,263	470,030	18,360	1735	805	32,909	53,809	2399	56,208	
1894	266	284,568	474,704	19,568	1813	3171	33,724	58,276	2551	60,827	
1895	266	289,337	466,172	20,263	1932	2516	34,415	59,126	2614	61,740	
1896	266	324,183	482,264	21,823	2006	1559	35,837	61,225	2668	63,893	
1897	272	353,339	462,206	23,691	2158	1938	35,023	62,810	2717	65,527	
1898	276	377,571	486,914	24,801	2198	1539	35,742	64,280	2924	67,204	
1899	276	430,532	506,297	27,021	2394	2108	38,629	70,152	3074	73,226	
1900	276	502,178	505,069	30,844	2759	1869	37,482	72,954	3246	76,200	
1901	276	462,951	521,217	29,008	2759	1754	38,116	71,637	3464	75,101	

9. Ausgaben des Betriebes.
Dépenses d'exploitation.

Dienstzweige	1901			1900			Branches de service
	Fr.	%	Fr.	Fr.	%	Fr.	
I. Allgemeine Verwaltung.							I. Administration générale.
a) Personalausgaben	479,687	4,12		475,869	4,18		a) Personnel.
b) Sonstige Ausgaben	99,204	0,85	578,891	116,641	1,02	592,510	b) Autres dépenses.
II. Aufsicht und Unterhaltung der Bahn.							II. Surveillance et entretien de la ligne.
a) Personalausgaben	894,187	7,68		887,218	7,80		a) Personnel.
b) Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen	1,153,643	9,91		994,488	8,74		b) Entretien et réfection de la ligne.
c) Sonstige Ausgaben	90,611	0,78	2,138,441	104,141	0,91	1,985,847	c) Autres dépenses.
III. Stations-, Expeditions- und Zugsdienst.							III. Expédition et mouvement.
a) Personalausgaben	2,518,845	21,63		2,415,055	21,22		a) Personnel.
b) Sonstige Ausgaben	231,537	1,99	2,750,382	241,792	2,12	2,656,847	b) Autres dépenses.
IV. Fuhrdienst.							IV. Traction.
a) Personalausgaben	1,309,407	11,25		1,376,328	12,10		a) Personnel
b) Materialverbrauch der Lokomotiven	2,285,093	19,20		2,006,248	17,63		b) Combustible, graisses, etc., pour les locomotives.
c) Material - Verbrauch der Wagen	98,355	0,84		94,027	0,83		c) Graisses, etc., pour les voitures et wagons.
d) Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials	1,192,805	10,25		1,260,247	11,08		d) Entretien et renouvellement du matériel roulant.
e) Sonstige Ausgaben	26,372	0,23	4,862,032	25,770	0,23	4,762,620	e) Autres dépenses.
Total der direkten Ausgaben			10,329,746			9,997,824	Total des dépenses directes.
V. Verschiedene Ausgaben.							V. Dépenses diverses.
a) Pacht- und Mietzinsen	721,028	6,19		708,771	6,23		a) Loyers et fermages.
b) Verlust an Hülfs- u. Nebengeschäften	749	0,01		731	0,01		b) Pertes sur services auxiliaires et accessoires.
c) Sonstige Ausgaben	590,662	5,07	1,312,439	671,597	5,90	1,381,099	c) Autres dépenses.
Gesammtotal			11,642,185			11,378,923	Total général.

10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben.
Dépenses moyennes.

Ausgaben.	1901		1900		Dépenses.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
<i>Allgemeine Verwaltung:</i>					
Per Bahnkilometer	2097,48		2146,77		<i>Administration générale:</i>
" 1000 Fr. der Einnahmen . . .	27,93		28,17		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" Zugskilometer	0,1808		0,1849		<i>" fr. 1000 de recette.</i>
" Wagenachsenkilometer	0,0059		0,0061		<i>" kilomètre-train.</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0069		0,0009		<i>" kilomètre-essieu de voit. et wag.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne (poids brut).</i>
<i>Bahnaufsichts- u. Unterhaltungsdienst:</i>					
Per Bahnkilometer	7747,98		7195,10		<i>Surveillance et entretien de la ligne:</i>
" Zugskilometer	0,6679		0,6196		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" Wagenachsenkilometer	0,0217		0,0203		<i>" kilomètre-train.</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0083		0,0031		<i>" kilomètre-essieu de voit. et wag.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne.</i>
<i>Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst:</i>					
Per Bahnkilometer	9965,15		9626,26		<i>Expédition et mouvement:</i>
" Zugskilometer	0,8590		0,8289		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" Wagenachsenkilometer	0,0279		0,0271		<i>" kilomètre-train.</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0043		0,0042		<i>" kilomètre-essieu de voit. et wag.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne (poids brut).</i>
<i>Fahrdienst:</i>					
Per Bahnkilometer	17616,06		17255,87		<i>Traction :</i>
" Zugskilometer	1,5185		1,4850		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" Lokomotivkilometer	1,0619		1,0817		<i>" kilomètre-train.</i>
" Wagenachsenkilometer	0,0494		0,0486		<i>" kilomètre-locomotive.</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0075		0,0075		<i>" kilomètre-essieu de voit. et wag.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne (poids brut).</i>
<i>Total der direkten Ausgaben:</i>					
Per Bahnkilometer	37426,62		36224,00		<i>Dépenses directes totales:</i>
" Zugskilometer	3,2262		3,1194		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" Nutzkilometer	2,6901		2,5992		<i>" kilomètre-train.</i>
" Lokomotivkilometer	2,2562		2,1659		<i>" kilomètre-de parcours utile.</i>
" Wagenachsenkilometer	0,1049		0,1021		<i>" kilomètre-locomotive.</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0160		0,0157		<i>" kilomètre-essieu de voit. et wag.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne (poids brut).</i>
<i>Verschiedene Ausgaben:</i>					
Per Bahnkilometer	4755,21		5003,98		<i>Dépenses diverses:</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0020		0,0022		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne (poids brut).</i>
<i>Ausgaben im ganzen:</i>					
Per Bahnkilometer	42181,83		41227,98		<i>Dépenses totales:</i>
" Zugskilometer	3,6361		3,5503		<i>par kilomètre-ligne.</i>
" Nutzkilometer	3,0319		2,9583		<i>" kilomètre-train.</i>
" Lokomotivkilometer	2,5428		2,4651		<i>" kilomètre-de parcours utile.</i>
" Wagenachsenkilometer	0,1182		0,1162		<i>" kilomètre-locomotive.</i>
" Bruttotonnenkilometer	0,0180		0,0179		<i>" kilomètre-essieu de voit. et wag.</i>
" " " " " (poids brut).					<i>" kilomètre-tonne (poids brut).</i>
<i>Gesamtausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen</i>					
	56,17 %		54,10 %		<i>Rapport des dépenses totales aux recettes d'exploitation.</i>
<i>Gesamtausgaben in Prozenten der Transporteinnahmen</i>					
	58,88 %		56,51 %		<i>Rapport des dépenses totales aux recettes de transport.</i>

11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben.
Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation.

Betriebsjahr <i>Exercice</i>	Durchschnittliche Bahnlänge <i>Longueur moyenne exploitée</i>	Ausgaben — <i>Dépenses</i>									
		per Bahnkilometer — <i>par kilomètre-ligne</i>								Gesamttotal <i>Total général</i>	per Zugskilometer <i>par kilomètre-train</i>
		Allgemeine Verwaltung <i>Administration générale</i>	Aufsicht und Unterhalt der Bahn <i>Surveillance et entretien de la ligne</i>	Stations-, Expeditions- u. Zugsdienst <i>Expédition et mouvement</i>	Fahrdienst <i>Traction</i>	Total	Verschiedene Ausgaben <i>Dépenses diverses</i>				
1883	Kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	C.
1884	266	1474	4053	4226	7122	16875	2746	19621	3, ¹³	2, ⁶⁷	10, ⁸⁹
1885	266	1436	4298	4131	5886	15751	3272	19023	3, ⁰⁶	2, ⁶⁶	10, ⁰⁰
1886	266	1467	5302	4185	5950	16904	2988	19892	3, ⁰⁴	2, ⁶⁷	10, ⁶¹
1887	266	1452	4698	4439	6724	17313	3469	20782	2, ⁸⁷	2, ⁴²	9, ²⁶
1888	266	1459	5860	4710	6953	18982	3680	22662	2, ⁹⁷	2, ⁵¹	10, ⁰⁵
1889	266	1813	5064	5036	7762	19675	3865	23540	2, ⁹³	2, ³⁹	9, ⁵¹
1890	266	1680	6512	5545	8066	21803	4123	25926	3, ¹⁴	2, ⁶⁰	10, ⁸⁹
1891	266	1755	6761	5891	9578	23985	4239	28224	3, ⁴⁷	2, ⁷³	11, ⁶³
1892	266	1747	6220	6143	10139	24249	4808	29057	3, ⁴¹	2, ⁷¹	11, ³⁶
1893	266	1792	7161	6547	10589	26089	5016	31105	3, ³²	2, ⁶⁹	10, ⁸²
1894	266	1869	6781	7169	11907	27726	5042	32768	3, ²¹	2, ⁶¹	10, ⁴⁹
1895	266	1872	6747	7508	12013	28140	5704	33844	3, ²⁸	2, ⁷⁰	11, ¹¹
1896	266	1961	8756	8384	12952	32053	5457	37510	3, ⁵⁸	2, ⁹³	11, ⁹⁵
1897	272	2034	8406	9107	14234	33781	4932	38713	3, ⁵²	2, ⁹⁶	12, ²⁷
1898	276	1969	6420	8939	14692	32020	4577	36597	3, ²⁷	2, ⁶⁸	11, ¹⁵
1899	276	2020	6545	9514	14935	33014	4906	37920	3, ⁸²	2, ⁷⁸	10, ⁸⁶
1900	276	2147	7195	9626	17256	36224	5004	41228	3, ⁵⁵	2, ⁹⁶	11, ⁶²
1901	276	2098	7748	9965	17616	37427	4755	42182	3, ⁶⁴	3, ⁰³	11, ⁸²

12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.
Relevé de la circulation des trains.

Bahnstrecken <i>Lignes</i>	Zahl und Gattung der Züge <i>Nombre et nature des trains</i>					Zugskilometer <i>Kilomètres-trains</i>		
	Per Tag <i>Par jour</i>	Personenzüge <i>Trains d'voyageurs</i>	Güterzüge mit Personaleinförd. <i>Trains de marchandises avec transport des voyageurs</i>	Güterzüge <i>Trains de marchandises</i>	Materialzüge <i>Trains de matériaux</i>	Total	1901	1900
		Personenzüge <i>Trains d'voyageurs</i>						
A. Luzern-Chiasso - Lucerne-Chiasso. 226 Kilom.								
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .	58	4403	833	3345	—	8581	1021923	1009440
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . .	58	3556	538	2956	—	7050	831203	829367
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .	59	2682	588	2166	—	5436	628323	626679
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
		10641	1959	8467	—	21067	2481449	2465486
		397	—	3604	—	4001	291926	315549
2. Extrazüge — Trains spéciaux . . .		11038	1959	12071	—	25068	2773375	2781035
		—	—	—	1121	1121	25375	25536
3. Materialzüge — Trains de matériaux . . .		11038	1959	12071	1121	26189	2798750	2806571
B. Bellinzona-Locarno. 21 Kilom.								
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .	14	1812	—	254	—	2066	43386	44688
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . .	14	1464	—	208	—	1672	35112	34981
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .	14	1104	—	156	—	1260	26460	26460
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
		4380	—	618	—	4998	104958	106129
		3	—	—	—	3	63	126
2. Extrazüge — Trains spéciaux . . .		4383	—	618	—	5001	105021	106255
		—	—	—	115	115	2415	2624
3. Materialzüge — Trains de matériaux . . .		4383	—	618	115	5116	107436	108879
C. Bellinzona-Luino. 40 Kilom.								
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.								
Vom 1. Januar bis 31. Mai . . .	16	1510	381	381	—	2272	90880	90880
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September . .	16	1220	312	314	—	1846	73840	73475
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember .	16	920	234	236	—	1390	55600	55680
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
		3650	927	931	—	5508	220320	220035
		1	—	917	—	918	36646	24587
2. Extrazüge — Trains spéciaux . . .		3651	927	1848	—	6426	256966	244622
		—	—	—	12	12	456	312
3. Materialzüge — Trains de matériaux . . .		3651	927	1848	12	6438	257422	244934

Bahnstrecken Lignes	Per Tag Par jour	Zahl und Gattung der Züge Nombre et nature des trains					Zugskilometer Kilomètres-trains	
		Personenzüge Trains d. voyageurs	Güterzüge mit Personenebeförderung Trains de marchand. transp. des voyageurs	Güterzüge Trains de marchan- dises	Materialzüge Trains de matériaux	Total	1901	1900
D. Goldau-Zug. 16 Kilom.								
1. Fahrplanmässige Züge. — Trains réguliers.								
Vom 1. Januar bis 31. Mai	22	2416	127	635	—	3178	50,848	50848
<i>Du 1er janvier au 31 mai</i>								
Vom 1. Juni bis 30. September	24	2196	104	520	—	2820	45120	44848
<i>Du 1er juin au 30 septembre</i>								
Vom 1. Oktober bis 31. Dezember	22	1472	156	312	—	1940	31040	31040
<i>Du 1er octobre au 31 décembre</i>								
2. Extrazüge — Trains spéciaux								
		6084	387	1467	—	7938	127008	126736
		36	—	413	—	449	7184	9136
3. Materialzüge — Trains de matériaux								
		6120	387	1880	—	8387	134192	135872
		—	—	—	46	46	522	592
		6120	387	1880	46	8433	134714	136464
Rekapitulation. — Récapitulation.								
<i>Lucerne-Chiasso</i>	58.59	11038	1959	12071	1121	26189	2798750	2806571
<i>Bellinzona-Locarno</i>	14	4383	—	618	115	5116	107436	108879
<i>Bellinzona-Luino</i>	16	3651	927	1848	12	6438	257422	244934
<i>Goldau-Zug</i>	22.24	6120	387	1880	46	8433	134714	136464
		25192	3273	16417	1294	46176	3298322	3296848

13. Zugsleistungen.
Parcours des trains.

		Zugskilometer Kilomètres-trains		Achsenkilometer Kilomètres-essieux		Bruttotonnenkilometer Kilomètres-tonnes (poids brut)		Nettotonnenkilometer Kilom.-tonnes (poids net)	
		1901	1900	1901	1900	1901	1900	1901	1900
Januar	<i>Janvier</i>	257487	251218	7401619	7057950	48593094	46183929	11636082	11938469
Februar	<i>Février</i>	235032	236645	6356015	6759998	41742402	43026794	10210184	11489762
März	<i>Mars</i>	275681	277225	8253204	8492400	54636570	55381446	14272806	14322249
April	<i>Avril</i>	271941	277088	8127692	8502983	53810725	53271252	12646647	13131573
Mai	<i>Mai</i>	278765	281262	8621174	8705580	56157783	57011359	13597338	13722567
Juni	<i>Juin</i>	260172	264401	8304801	8369272	55068903	54305190	12784449	12425667
Juli	<i>Juillet</i>	263147	263310	8327053	8244750	54669386	53119939	12027385	11268623
August	<i>Août</i>	262275	266243	8191327	8273281	53508664	53128964	12517167	12095842
September	<i>Sept.</i>	265948	262505	8712475	8280464	57233975	53870841	13236797	12348503
Oktober	<i>Octobre</i>	292059	292337	9478213	9459129	63161993	63026376	17114846	15202100
November	<i>Nov.</i>	269597	269054	8406349	8103149	55142717	53059036	14493296	13429009
Dezember	<i>Déc.</i>	269708	263732	8343670	7705617	5305428	49690810	12300370	11999431
Total		3201812	3205020	98516592	97954573	646781640	635075936	156837367	153373795
Ferner auf der Strecke „Schweizer- grenze“ bis Luino vom 1. Januar bis 31. Dezember <i>Sur le parcours frontière suisse- Luino du 1er janv. au 31 décembre</i>		96510	91828	2786236	2548103	17861440	16163697	—	—
Gesammtotal - Total général		3298322	3296848	101302828	100502676	664643080	651239633	156837367	153373795

Hievon fallen auf die Materialzüge: — *Dont pour les trains de matériaux:*

	1901:	1900:
Zugskilometer — <i>kilomètres-trains</i>	28,603	28,974
Achsenkilometer — <i>kilomètres-essieux</i>	342,151	381,337
Bruttotonnenkilometer — <i>kilom.-tonnes (poids brut)</i>	237,289	207,740

Nach Abzug der Leistungen für die Materialzüge und auf der Strecke „Schweizer-Grenze“ bis Luino verbleiben demnach für die fahrplanmässigen und Extra-Züge auf der eigenen Linie

Déduction faite du mouvement des trains de matériaux et de celui sur le tronçon frontière suisse-Luino, il reste donc pour les trains réguliers et spéciaux sur nos propres lignes:

	1901:	1900:
Zugskilometer — <i>kilomètres-trains</i>	3,173,209	3,176,046
Achsenkilometer — <i>kilomètres-essieux</i>	98,174,441	97,573,236
Bruttotonnenkilometer — <i>kilom.-tonnes (poids brut)</i>	646,544,351	634,868,196
Nettotonnenkilometer — <i>kilom.-tonnes (poids net)</i>	156,837,367	153,373,795

14. Bestand des Lokomotivparkes Ende 1901.
Parc des locomotives fin 1901.

Serie Séries	Dienstkategorie — Catégories	Vom Jahr De l'année	Nº	Anzahl Nombre	Triebachsen Essieux mo- teurs
E ²	Vierkuppler-Tenderlok. für gemischte Züge auf der Thalbahn u. für Rangierdienst <i>Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de manœuvre</i>	1874 1883	1—4 5—6	4 2	8 4
E ³	Sechskuppler-Tenderlok. für gemischte Züge auf der Thalbahn u. f. Rangierdienst <i>Locomotives-tender à 6 roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de man.</i>	1897 1898 1901	301—304 305—306 307—312	4 2 6	12 6 18
F ³	Sechskuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst <i>Locomotive-tender à 6 roues couplées, pour service de manœuvre</i>	1882	13	1	3
F ²	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Rangierdienst <i>Locomotive-tender à 4 roues couplées, pour service de manœuvre</i>	1882	14	1	2
A ² T	Vierkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotives à 4 roues couplées et tender séparé, pour express et omnibus en plaine</i>	1883 1874	18—20 22—24	3 3	6 6
A ²	Vierkuppler-Tenderlokomotiven für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotives-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine</i>	1882 1890	25—30 31—33	6 3	12 6
A ²	Vierkuppler-Tenderlokomotive für Schnell- und Personenzüge auf der Thalbahn <i>Locomotive-tender à 4 roues couplées, pour express et omnibus en plaine</i>	1882	1000	1	2
A ³ T	Sechskuppler-Lokomotive mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge; 3 zylindrig Compoundlokomotive <i>Locomotive à 6 roues couplées et tender séparé, pour express en plaine et montagne; locomotive-compound à 3 cylindres</i>	1894	201	1	3
A ³ T	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thal- und Bergbahn-Schnellzüge; 4 zylindrig Compoundlokomotiven <i>Locomotives à 6 roues couplées et tender séparé, pour express en plaine et montagne; locomotives-compound à 4 cylindres</i>	1894 1897 1898	202 203—210 211—220	1 8 10	3 24 30
C ³ T	Sechskuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge <i>Locomotives à 6 roues couplées et tender séparé, pour trains de marchand. en plaine et de voyageurs en montagne</i>	1874 1882 1890 1891 1893 1894 1895	41—46 51—66 67—69 70—71 72—76 77—78 79—83	6 16 3 2 5 2 5	18 48 9 6 15 6 15
B ³	Sechskuppler-Tenderlokom. für Thalbahn-Güterzüge und Bergbahn-Personenzüge <i>Locomotives-tender à 6 roues couplées, pour trains de marchandises en plaine et de voyageurs en montagne</i>	1882 1883	181—188 189—192	8 4	24 12
D ⁴ T	Achtkuppler-Lokomotiven mit Schlepptender für Bergbahn-Güterzüge <i>Locomotives à 8 roues couplées et tender séparé, pour trains de marchandises en montagne</i>	1882 1883 1886 1890 1895	101—115 116—123 124—127 128—131 132—136	15 8 4 4 5	60 32 16 16 20
D ⁶	Zwölfkuppler-Duplex-Compound-Lokomotive für Bergbahn-Güterzüge <i>Locomotive duplex-compound à 12 roues couplées, pour trains de marchand. en montagne</i>	1891	151	1	6
			TOTAL	144	448

Mit der Westinghouse-Bremse sind versehen: 6 E², 12 E³, 6 A²T, 9 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ und 5 D⁴T-Lokomotiven. Mit der Einrichtung zur Beheizung der Züge mit Dampf sind versehen: 6 E², 12 E³, 6 A²T, 10 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ und 5 D⁴T-Lokomotiven.

Le frein Westinghouse est adapté à 6 locomotives E², 12 E³, 6 A²T, 9 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ et 5 D⁴T. L'appareil pour le chauffage des trains par la vapeur est adapté à 6 locomotives E², 12 E³, 6 A²T, 10 A², 20 A³T, 39 C³T, 12 B³ et 5 D⁴T.

15. Lokomotiv-Leistungen
Parcours des locomotives,

a) Serienweise.

Serien Séries	Nummer Numéros	Anzahl Nombre	Anheizungen — Allumages		Reservedienst Service de réserve	Rangierdienst Service de manœuvre	Schnell- und Personenzüge Express et omnibus		Vorspann bei Schnell- und Personenzügen Double traction d'express et omnibus		Schlebedienst bei Schnell- u. Personenzügen Reroulement des express et omnibus.		Gemischte und Güterzüge Trains mixtes et de mar- chandises.		Vorspann bei Gemischten und Güterzügen Double traction des trains mixtes et de marchandises		Schlebedienst bei Gemischten und Güterzügen Reroulement des trains mixtes et de marchandises		Materialzüge Trains de matériaux		Rangierdienst Service de manœuvre		Schnellzugfahrten Chasse-neige		Leerfahrten Haut-le-pied	
			der Lokomotiven des locomotives	Std. Heures			Schnell- und Personenzüge Express et omnibus	Vorspann bei Schnell- und Personenzügen Double traction d'express et omnibus			Schlebedienst bei Schnell- u. Personenzügen Reroulement des express et omnibus.	Gemischte und Güterzüge Trains mixtes et de mar- chandises.	Vorspann bei Gemischten und Güterzügen Double traction des trains mixtes et de marchandises	Materialzüge Trains de matériaux	Rangierdienst Service de manœuvre	Schnellzugfahrten Chasse-neige			Leerfahrten Haut-le-pied							
E ²	1- 6	6	931	340	11112	92064	440							13083		1679						66672	54	2528		
E ³	301- -312	7, ¹²	1265	189	31183	9751	2049							396		3020						187098		295		
F ³	13	1	26	110	3644	—	—							—		1113						78	21864	24		
F ²	14	1	29	2	4363	—	—							—		1253						—	26178	30		
A ² T *	18—20	3	366	262	5285	20530	252							26		307						—	31710	62		
A ²	25—33	9	1967	1264	130	224256	3161							29543		626						42	780	4097		
A ²	1000	1	44	116	3684	—	—							—		38						—	22104	18		
A ³ T	201—220	20	2614	2770	44	879210	89632							8844		9657						—	264	30	40603	
C ³ T alt	41—46	6	1088	1328	6317	48	572							68763		395						11	192	37902	—	302
C ³ T anc.	51—83	33	5693	8195	1916	667068	88167							313235		26036						949	11496	23	46958	
B ³	181—192	12	1773	8742	970	29205	100883							60885		32938						1650	5820	423	52780	
D ⁴ T	101—136	36	4167	7032	1791	5375	11598							719655		94787						2003	10746	2252	158803	
D ⁶	151	1	239	19	36	—	—							31212		285						84	—	216	—	819
G.-B.-Lokomotiven Locomot. du Gothard	{ 136, ¹²	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319												
Lokom. fremder Bahnen Locomot. étrangères	{ —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	136, ¹²	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319												

b) Monatweise.

Januar	Janvier .	135	1594	5622	6021	156928	15202	—	99242	10311	16396	475	36126	70	24653	
Februar	Février .	135	1884	4017	5177	146131	14844	—	83597	7543	12151	994	31062	1043	23776	
März	Mars .	135	1635	3220	5761	168500	28758	—	99870	12090	16059	972	34566	568	32795	
April	Avril . .	135	1624	1944	5524	174299	31712	—	92311	11748	14307	532	33144	—	27958	
Mai	Mai . . .	135	1718	1786	5872	171543	28840	—	105759	17730	17575	313	35232	—	23647	
Juni	Juin . .	135	1691	1462	5693	156188	27795	—	102981	18671	17649	31	34158	—	22071	
Juli	Juillet .	135	1708	1762	5947	161451	27312	—	100729	14884	15562	108	35682	—	22369	
August	Août . .	135	1816	1649	5956	162259	27290	29	98774	13091	15268	645	35736	—	24675	
September	Sept. . .	135	1717	1620	5799	156114	27103	29	108639	16344	17531	397	34794	—	25367	
Oktober	Octobre.	136, ⁶¹	1810	2251	6560	157795	25812	—	133896	19620	21192	36	39360	—	29098	
November	Nov. . .	140, ⁸³	1718	2445	6111	155911	24951	—	112891	14121	17407	74	36666	—	26319	
Dezember	Déc. . .	141	1787	2591	6054	160388	22132	—	107453	15981	16677	337	36324	1101	24591	
Total		136, ¹²	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319	
Ab: Leistungen fremder Lokomotiven	{ moins: parcours des loco- motives étrangères	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
G.-B.-Lokomotiven Locomotives du Gothard	{ 136, ¹²	20202	30369	70475	1927507	296754	58	1245642	172134	197774	4914	422850	2782	307319		

* Die Lokomotiven A²T Nr. 22—24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt.

Les locomotives A²T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.

serien- und monatweise.
par séries et par mois.

a) Par séries.

Gothard		Auf der italien. Mittelmeerbahn Sur le réseau de la Méditerr. italienne						Gesamttotal		Wagenachsen-kilometer Kilomètres essieux de voitures et wagons		Bruttotonnen-kilometer Kilomètres-tonnes (poids brut)	
Hülfssitze	Trains de secours	Schnell- u. Personenzüge Express et omnibus	Gemischte u. Güterzüge Trains mixtes et de marchandises	Vorspann Double traction	Leerfahrten Haut-le-pied	Total	Total	Durchschnittlich auf eine Lokomotive per Jahr gerechnet Moyenne par loc. p. une année	Nos	Km.	Im ganzen En tout	Im ganzen En tout	Auf 1 Kilomet. kommen Par kilom.-locomotive
Machin, non allumées	Total												
—	176520	—	—	—	—	—	—	176520	29420	2	36642	10020606	56,77
—	294	202925	5310	—	—	—	5310	208235	29246	304	35152	1664733	7,99
—	—	23079	—	—	—	—	—	23079	23079	18	23079	124111	5,88
—	—	27461	—	—	—	—	—	27461	27461	14	27461	152347	5,55
—	—	52887	12270	—	—	—	12270	65157	21719	19	38278	2791507	42,84
—	—	262505	36315	15	—	—	36330	298835	33204	32	42790	29422320	98,45
—	—	22160	—	—	—	—	—	22160	22160	1000	22160	7391	0,33
—	—	1028280	—	—	—	90	18705	1028280	51414	203	64039	154941466	150,68
100	109	108294	—	18615	—	90	18705	126999	21166	41	31748	27045481	212,96
100	73	1158390	—	18495	—	30	18525	1176915	35664	76	48343	176777549	150,20
42	—	294554	855	4500	—	45	5400	299954	24996	183	34250	36214165	120,73
2	86	1188769	—	—	—	—	—	1188769	33021	112	41018	217600373	183,05
—	—	32616	—	—	—	—	—	32616	32616	151	32616	7881031	241,63
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	4674980	34345			664643080	142,17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	4674980	34345			664643080	142,17

b) Par mois.

—	—	859403	4650	8600	—	—	8250	367653			7647487	20,80	50189244	136,51
—	19	321160	4200	2745	—	—	45	6990	328150		6552866	19,97	43011162	131,07
—	19	389197	4650	3180	—	—	—	7830	397027		8480265	21,46	56074350	141,24
—	180	386141	4500	2640	—	—	—	7140	393281		8314162	21,14	55015450	139,89
46	19	400704	4650	3510	—	—	8160	408864			8846311	21,63	57637473	140,97
—	19	379563	4500	3510	—	—	8010	387573			8526975	22,00	56522393	145,84
—	—	378097	4650	2790	—	—	7440	385537			8526031	22,11	55948271	145,12
42	—	377809	4650	2925	—	15	7590	385399			8395503	21,78	54837934	142,29
—	—	386318	4500	4035	—	15	8550	394868			8971057	22,72	58931410	149,24
—	245	426554	4650	5055	—	45	9750	436304			9784339	22,43	65132228	149,26
—	49	388392	4500	3705	—	15	8220	396612			8643968	21,79	56632592	142,79
56	62	385102	4650	3930	—	30	8610	393712			8613864	21,88	54710573	138,96
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	4674980			101302828	21,67	664643080	142,17
—	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—	—	—
144	562	4578440	54750	41625	—	165	96540	4674980			101302828	21,67	664643080	142,17

16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven.

Moyennes de service des locomotives.

Serie Séries	Zahl der vorhandenen Lokomotiven Nombre des locomotives		Diensttage — Chiffre de journées						Dienstleistung der Lokomotiven in % Prestations en % des locomotives						Durchschnittliche effektive Diensttage einer Lokomotive im Fahrdienst inkl. Rangierdienst <i>Moyenne d. jour- nées effectives de service d'une lo- comotive en ser- vice des trains, y compris celui de manœuvre</i>	Per Tag u. Loko- motive durch- schnittlich zu- rückgelegteKilo- meter inkl. Ran- gierdienst. <i>Moyenne des kilo- mètres parcourus par jour et par locomotive, ser- vice de manœuvre compris</i>
	im Fahrdienst en service des trains	im Rangierdienst en service de ma- nœuvre	im Reservedienst en service de ré- serve	ausser Dienst au repos	in Reparatur en réparation	Total	im Fahrdienst en service des trains	im Rangierdienst en service de ma- nœuvre	im Reservedienst en service de ré- serve	ausser Dienst au repos	in Reparatur en réparation	Total				
E ²	6	780	613	12	443	342	2190	35,61	27,99	0,55	20,24	15,61	100	232	80,60	
E ³	7, ₁₂	210	1669	56	564	102	2601	8,08	64,17	2,15	21,68	3,92	100	364	80,06	
F ³	1	22	248	—	39	56	365	6,03	67,94	—	10,59	15,84	100	270	63,23	
F ²	1	20	267	2	34	42	365	5,48	73,15	0,55	9,81	11,51	100	287	75,24	
A ² T*	3	209	356	1	179	350	1095	19,09	32,51	0,09	16,85	31,96	100	188	59,50	
A ²	9	2057	1	113	702	412	3285	62,62	0,08	3,44	21,87	12,54	100	229	90,97	
A ²	1	2	192	1	46	124	365	0,55	52,60	0,27	12,61	33,97	100	194	60,71	
A ³ T	20	4345	—	104	1703	1148	7300	59,52	—	1,42	23,88	15,73	100	217	140,86	
C ³ T ^{alt} _{anc.}	6	808	550	52	453	327	2190	36,89	25,11	2,88	20,69	14,93	100	226	57,99	
C ³ T ^{neu} _{nouv.}	33	7008	42	430	2660	1905	12045	58,18	0,85	3,57	22,08	15,82	100	214	97,71	
B ³	12	2633	32	287	732	696	4380	60,11	0,78	6,56	16,71	15,89	100	222	68,48	
D ⁴ T	36	7577	—	698	2809	2056	13140	57,66	—	5,81	21,88	15,65	100	211	90,47	
D ⁶	1	250	—	4	64	47	365	68,49	—	1,10	17,58	12,88	100	250	89,86	
Total	136,₁₂	25921	3970	1760	10428	7607	49686	52,17	7,99	3,54	20,99	15,81	100	220	94,09	

*Die Lokomotiven A²T Nr. 22—24 sind zeitweise ausser Betrieb gesetzt. — Les locomotives A² T nos 22 à 24 chôment de temps à autre.

17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven.

Quantités et coût des combustibles pour locomotives.

a. Serienweise — Par séries														Durchschnittspreis des Brennmaterials p.Tonn. Prix moyen du combustible par tonne	
Serie — Séries	Holz — Bois			Briquettes			Steinkohlen — Houille			Total*			Per Lokomotivkilometer Par kilomètre-locomotive		
	m³	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	C.	
E ²	10,08	87	64	1200	36	33	1,531,200	42,931	27	1,534,416	43,055	24	8,69	24,89	
E ³	12,57	109	25	1300	39	50	2,211,700	62,033	13	2,215,514	62,181	88	10,64	29,86	
F ⁸	1,87	16	24	—	—	—	209,250	5,866	08	209,624	5,882	32	9,08	25,49	
F ²	1,87	16	63	—	—	—	244,100	6,844	15	244,474	6,860	78	8,90	24,98	
A ² T	7,36	61	45	—	—	—	707,700	19,842	69	709,172	19,904	14	10,88	30,55	
A ² 25-33	11,00	89	79	1250	38	—	3,433,900	96,250	70	3,437,350	96,378	49	11,50	32,25	
A ² 1000	3,88	30	52	—	—	—	164,150	4,597	28	164,916	4,627	80	7,42	20,88	
A ⁸ T	47,87	400	23	15,263,360	463,005	03	747,300	20,942	74	16,020,234	484,348	—	15,58	47,10	
C ⁸ T alt - anc. .	19,71	166	72	—	—	—	2,210,950	61,990	28	2,214,892	62,157	—	17,44	48,94	
C ⁸ T neu - nouv. .	100,85	846	61	992,600	30,111	77	17,879,600	501,259	90	18,892,270	532,218	28	16,05	45,22	
B ⁸	36,77	306	16	1,600,200	48,526	62	3,345,400	93,790	77	4,952,954	142,623	55	16,51	47,55	
D ⁴ T	123,86	1039	50	6,600	200	33	24,853,800	696,833	59	24,884,572	698,073	42	20,93	58,72	
D ⁶	5,86	45	56	—	—	—	611,700	17,149	17	612,772	17,194	73	18,79	52,72	
Total	382,00	3216	30	17,866,510	541,957	58	58,150,250	1,630,331	75	76,093,160	2,175,505	63	16,28	46,54	

* Totalgewicht inkl. Holz, welches pro m^3 zu 200 Kgr. Kohlen gerechnet wird.

** Vom 1. Mai 1898 an sind die Dienstkohlen auf der eigenen Bahn frachtfrei befördert worden.

*) Poids total y compris le bois, dont 1 m³ équivaut à 200 kg. de charbon.

^{**) Depuis le 1^{er} mai 1893, le transport des charbons de service sur le réseau du Gothard s'effectue en franchise.}

**18. Verbrauch und Kosten des
Quantités et coût des graisses**

a. Serienweise — Par séries

Serie — Séries	Maschinenfett Graisse à machines			Talg — Suif			Mineralöl Huile minérale			Cylinderöl Huile à cylindres		
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
E ²	—	—	—	2,00	1	40	3459	777	25	3397	831	55
E ³	2,00	1	80	10,00	6	90	6646	1539	85	5431	1358	96
F ³	—	—	—	2,00	1	40	519	114	85	488	116	59
F ²	—	—	—	2,00	1	36	721	161	50	676	160	49
A ^{2T}	—	—	—	2,00	1	40	1866	425	40	1229	302	84
A ² 25-33	3,00	2	70	17,00	11	72	11529	2617	65	6879	1696	74
A ² 1000	—	—	—	3,00	2	06	561	126	90	566	139	74
A ^{3T}	22,00	19	80	115,00	79	69	95451	21828	80	40494	10015	12
C ^{3T} alt - anc.	—	—	—	13,00	9	—	4864	1104	05	3186	794	11
C ^{3T} neu - nouv.	32,50	29	25	222,00	153	92	47526	10829	85	27468	6792	76
B ³	3,50	3	15	66,00	45	16	16557	3775	—	9987	2485	38
D ^{4T}	34,00	30	60	154,00	106	90	76607	17562	15	30383	7532	01
D ⁶	1,00	—	90	13,00	9	06	2688	605	40	1484	359	32
Total	98,00	88	20	621,00	429	97	268994	61468	65	131668	32585	61

b. Monatweise — Par mois

Januar	Janvier	.	10,00	9	—	84,00	57	12	18980	4745	—	10835	3033	80
Februar	Février	.	6,00	5	40	72,50	49	30	15171	3792	75	8959	2508	52
März	Mars	.	6,50	5	85	80,00	54	40	20363	5090	75	11341	3175	48
April	Avril	.	8,00	7	20	58,50	40	95	24350	6087	50	11817	3308	76
Mai	Mai	.	8,50	7	65	36,50	25	55	25785	6446	25	12483	3495	25
Juni	Juin	.	7,00	6	30	56,00	39	20	24077	6019	25	11486	3216	10
Juli*	JUILLET	.	9,00	8	10	37,50	26	25	31932	5074	—	12235	1945	95
August	Août	.	16,50	14	85	45,00	31	50	25994	4821	35	11407	2115	85
September	Septembre	.	4,50	4	05	40,00	28	—	24882	4922	90	11043	2184	80
Oktober	Octobre	.	8,00	7	20	45,00	31	50	22962	5273	—	11177	2566	65
November	Novembre	.	7,00	6	30	25,00	17	50	17521	4623	30	9517	2511	25
Dezember	Décembre	.	7,00	6	30	41,00	28	70	16977	4572	60	9368	2523	20
Total	98,00	88	20	621,00	429	97	268994	61468	65	131668	32585	61		

* Vom 1. Juli an sind die Lokomotivschmieröle von der Vacuum Oil Company gegen Pauschal-Vergütung geliefert worden.

* Depuis le 1er juillet, les huiles pour locomotives sont fournies à forfait par la Vacuum Oil Company.

Schmiermaterials für Lokomotiven.
et huiles pour locomotives.

a. Serienweise — <i>Par séries</i>												Durchschnittspreis des Schmiermaterials per Kg. <i>Prix moyen des graisses et huiles par kg.</i>
Osmolinöl <i>Huile d'osmoline</i>			Diverses Graisses diverses			Total			Per Lokomotivkilometer <i>Par kilomètre-locomotive</i>		Jahr <i>Année</i>	Betrag <i>Prix</i>
Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Gr.	C.		C.
1,00	1	30	—	—	—	6859,00	1611	50	38, ₈₆	0, ₉₁	1882	86,00
1,00	1	30	—	—	—	12090,00	2908	81	58, ₀₆	1, ₄₀	1883	87,35
—	—	—	—	—	—	1009,00	232	84	43, ₇₂	1, ₆₁	1884	83,14
—	—	—	—	—	—	1399,00	323	35	50, ₉₅	1, ₁₈	1885	77,26
—	—	—	—	—	—	3097,00	729	64	47, ₅₃	1, ₁₂	1886	64,54
5,50	7	15	—	—	—	18433,50	4335	96	61, ₆₈	1, ₄₅	1887	56,32
—	—	—	—	—	—	1130,00	268	70	50, ₉₉	1, ₂₁	1888	49,37
9,50	12	35	0, ₅₀	2	65	136092,00	31958	41	132, ₃₅	3, ₁₁	1889	42,34
4,00	5	20	—	—	—	8067,00	1912	36	63, ₅₃	1, ₅₁	1890	40,53
10,50	13	65	—	—	—	75259,00	17819	43	63, ₉₅	1, ₅₁	1891	38,01
6,00	7	80	—	—	—	26619,50	6316	49	88, ₇₅	2, ₁₁	1892	40,44
5,50	7	15	—	—	—	107183,50	25238	81	90, ₁₇	2, ₁₂	1893	37,00
1,50	1	95	—	—	—	4187,50	976	63	128, ₃₉	2, ₉₉	1894	34,59
44,50	57	85	0, ₅₀	2	65	401426,00	94632	93	85, ₈₇	2, ₀₂	1895	33,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1896	32,62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1897	31,98
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1898	30,40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1899	27,46
3,00	3	90	—	—	—	29912,00	7848	82	81, ₃₂	2, ₁₃	1900	26,28
3,00	3	90	—	—	—	24211,50	6359	87	73, ₇₈	1, ₉₄	1901	23,57
3,00	3	90	—	—	—	31793,50	8330	38	80, ₀₈	2, ₁₀	—	—
3,00	3	90	—	—	—	36236,50	9448	31	92, ₁₄	2, ₄₀	—	—
5,50	7	15	—	—	—	38318,50	9981	85	93, ₇₃	2, ₄₄	—	—
3,00	3	90	—	—	—	35629,00	9284	75	91, ₉₈	2, ₄₀	—	—
4,00	5	20	—	—	—	44217,50	7059	50	114, ₆₉	1, ₈₃	—	—
—	—	—	—	—	—	37462,50	6983	55	97, ₂₀	1, ₈₁	—	—
6,00	7	80	—	—	—	35975,50	7147	55	91, ₁₁	1, ₈₁	—	—
7,00	9	10	—	—	—	34199,00	7887	45	78, ₃₈	1, ₈₁	—	—
5,00	6	50	0, ₅₀	2	65	27075,50	7167	50	68, ₂₇	1, ₈₁	—	—
2,00	2	60	—	—	—	26395,00	7133	40	67, ₀₄	1, ₈₁	—	—
44,50	57	85	0, ₀₀	2	65	401426,00	94632	93	85, ₈₇	2, ₀₂	—	—

19. Leistungen, Brenn- und Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Lokomotiven 1892–1901.
Parcours, consommation de matières et frais de réparation des locomotives de 1892 à 1901.

Jahr Exercices	Leistungen — Parcours			Materialkonsum — Consommation de matières						Reparaturkosten Frais de répara- tion Total	
	Lokom.-Kilom. Kilom.-locom.	Wagenachsen-Kilom. Kilom.-essieu de voit. et wag.	Brutto-Tonnen-Kilom. Kilom.-tonnes (poids brut)	Brennmaterial Combustibles			Schmiermaterial Graisses et huiles				
1892	3,236,665	69,935,486	422,774,979	44,418,980	1,317,702	50	151,881.60	63,916	83	448,875	53
1893	3,527,947	78,736,802	475,869,477	48,166,950	1,294,678	10	169,801.45	65,394	43	473,350	58
1894	3,841,383	85,758,990	526,387,072	53,135,650	1,340,632	29	187,195.10	67,633	29	575,025	83
1895	3,874,109	83,664,517	519,708,957	54,611,955	1,323,458	19	197,132.00	68,706	61	586,308	06
1896	3,985,849	86,248,404	539,188,370	57,052,210	1,365,946	40	196,376.50	69,278	56	734,145	58
1897	4,251,320	88,142,029	552,539,322	61,212,750	1,470,390	11	297,536.00	98,603	38	792,145	12
1898	4,522,345	93,047,113	592,017,437	64,251,265	1,557,079	35	362,606.00	116,045	23	763,532	71
1899	4,666,501	99,027,621	636,975,547	68,406,995	1,614,218	78	385,235.00	105,766	80	637,557	01
1900	4,707,934	100,502,676	651,239,633	73,325,680	1,878,536	12	417,069.00	109,668	47	743,186	—
1901	4,674,980	101,302,828	664,643,080	76,093,160	2,118,816	23	401,426.00	94,640	63	688,523	17

Aus dieser Tabelle ergeben sich folgende Durchschnittszahlen. Es fallen: — Moyennes résultant des chiffres ci-dessus:

Jahr	Auf 1 Lokomotivkilometer Pour 1 kilomètre-locomotive				Auf 1 Wagenachsenkilometer Pour 1 kilomètre-essieu de voit. et wag.				Auf 1 Bruttotonnenkilometer Pour 1 kilomètre-tonne (p. b.)									
	Leistungen Parcours	Materialkonsum Consommat. de matières	Reparaturkosten Frais de répa- ration	Leist. Parcours	Materialkonsum Consommat. de matières	Reparaturkosten Frais de répa- ration	Materialkonsum Consommat. de matières	Reparaturkosten Frais de répa- ration	Materialkonsum Consommat. de matières	Reparaturkosten Frais de répa- ration	Materialkonsum Consommat. de matières	Reparaturkosten Frais de répa- ration						
Exercices	Wg.-Achs.-Km Kilom.-essieu de voit. et wag.	B. T. K. Kilom.-tonnes (p. b.)	Brenn- material Combustibles	Schmier- material Graisses et huiles	B.-T.-Kilom. Kilom.-tonnes (p. b.)	Brenn- material Combustibles	Schmier- material Graisses et huiles	Brenn- material Combustibles	Schmier- material Graisses et huiles	Reparaturkosten Frais de répa- ration								
1892	21,6	130,6	Kg. 13,72	C. 40,71	Gr. 46,93	C. 1,97	C. 13,869	Kg. 6,0	C. 0,635	Gr. 1,88	C. 2,17	C. 0,091	Fr. 0,6418	C. 0,105	C. 0,81	Gr. 0,86	C. 0,015	Fr. 0,106
1893	22,3	134,9	13,65	36,70	48,13	1,85	13,417	6,0	0,612	1,64	2,16	0,083	0,6012	0,101	0,27	0,36	0,014	0,099
1894	22,8	137,0	13,88	34,90	48,73	1,76	14,969	6,1	0,620	1,57	2,18	0,079	0,6705	0,101	0,25	0,36	0,013	0,109
1895	21,6	134,1	14,10	34,16	50,88	1,77	15,134	6,2	0,658	1,58	2,36	0,082	0,7008	0,105	0,25	0,38	0,013	0,113
1896	21,6	135,3	14,31	34,27	49,27	1,74	18,419	6,3	0,661	1,58	2,28	0,080	0,8512	0,106	0,25	0,36	0,013	0,186
1897	20,7	130,0	14,40	34,59	69,99	2,32	18,632	6,3	0,694	1,67	3,38	0,112	0,8987	0,111	0,27	0,54	0,018	0,143
1898	20,6	130,9	14,21	34,43	80,18	2,57	16,884	6,4	0,691	1,67	3,90	0,125	0,8206	0,109	0,26	0,61	0,020	0,129
1899	21,2	136,5	14,66	34,59	82,55	2,27	13,662	6,4	0,691	1,63	3,89	0,107	0,6438	0,107	0,25	0,60	0,017	0,100
1900	21,3	138,8	15,57	39,78	88,58	2,38	15,785	6,5	0,730	1,87	4,15	0,109	0,7395	0,113	0,29	0,64	0,017	0,114
1901	21,7	142,2	16,28	45,32	85,87	2,02	14,728	6,6	0,751	2,09	3,96	0,098	0,6796	0,114	0,32	0,60	0,014	0,104

20. Bestand des Wagenparkes Ende 1901.
Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1901.

Serie — Série	Stückzahl Nombre des voitures	Anzahl der Sitzplätze Chiffre des places	Klasse - Classe	Personenwagen. <i>Voitures.</i>	Sitzplätze nach Klassen Chiffre des places par classe				Eigengewicht in Ton. Poids mort en tonnes		Zahl der Achsen Chiffre des essieux
					I.	II.	III.	Total	per Wagen par voiture	Total	
A ^s	2	18	I.	Salonwagen — <i>Salon</i> . . .	36	—	—	36	14,0	28,0	4
A	9	18	I.	Personenwagen — <i>Voitures</i>	162	—	—	162	10,5	94,5	18
A	9	21	I.	" " "	189	—	—	189	13,0	455,0	18
A	26	21	I.	" " "	546	—	—	546	13,0	455,0	52
A	6	18	I.	" " "	108	—	—	108	17,0	102,0	12
A ⁴	10	36	I.	" " "	360	—	—	360	33,0	330,0	40
A ⁴	4	36	I.	" " "	144	—	—	144	35,0	140,0	16
A ^B	20	6	I.	" " "	120	—	—	120	—	—	40
		24	I.	" " "	—	480	—	480	10,5	231,0	
A ^B	2	8	I.	" " "	16	—	—	16	—	—	4
		24	I.	" " "	—	48	—	48	—	—	
A ^B	7	9	I.	" " "	63	—	—	63	13,5	94,5	14
		16	I.	" " "	—	112	—	112	13,5	94,5	
A ^{B4}	5	10	I.	" " "	50	--	—	50	33,0	165,0	20
		30	I.	" " "	—	150	—	150	33,0	165,0	
A ^{B4}	10	10	I.	" " "	100	280	—	380	34,0	340,0	40
		28	I.	" " "	—	—	—	—	—	—	
B	14	32*	II.	" " "	—	424	—	424	10,0	140,0	28
B	1	36	II.	" " "	—	36	—	36	10,5	10,5	2
B	34	32	II.	" " "	—	1088	—	1088	13,0	442,0	68
B ⁴	5	48	II.	" " "	—	240	—	240	33,0	165,0	20
B ^{CF}	4	6	II.	" " "	—	24	—	24	10,0	40,0	8
		26	II.	(mit Gepäckraum) (avec réduit p. bagages)	—	—	104	104	—	—	
C	37	40*	III.	" " "	—	—	1432	1432	9,5	351,5	74
C	24	48	III.	" " "	—	—	1152	1152	11,0	264,0	48
C ⁴	12	72	III.	" " "	—	—	864	864	16,5	198,0	48
C ⁴	10	80	III.	" " "	—	—	800	800	25,5	255,0	40
C ⁴	12	84	III.	" " "	—	—	1008	1008	29,0	348,0	48
C ⁴	5	84	III.	" " "	—	—	420	420	29,1	145,5	20
D	1	9	II.	Krankenwagen - <i>Pour le transport des malades</i>	—	9	—	9	8,5	8,5	2
Total	269			Personenwagen — <i>Voitures</i>	1894	2891	5780	10565	16,16	4348,0	684

Mit der Westinghousebremse sind versehen: alle Personenwagen mit Ausnahme von 1 D Wagen.

" " Westinghouseleitung ist versehen: 1 D-Wagen.

" " Hardybremsleitung sind versehen: 2 AS-Wagen.

" " Dampfheizungseinrichtung sind versehen: alle Personenwagen mit Ausnahme von 1 D Wagen.

" " Dampfheizungsleitung ist versehen: 1 D-Wagen.

*) Wegen eingesetzten Öfen haben 6 B- und 12 C-Wagen je 4 Sitzplätze weniger.

Sont munies du frein Westinghouse: toutes les voitures sauf 1 voiture D.

Est munie de la conduite du frein Westinghouse: 1 voiture D.

Sont munies de la conduite du frein Hardy: 2 voitures AS,

de l'appareil de chauffage par la vapeur: toutes les voitures sauf 1 voiture D,
de la conduite de chauffage par la vapeur: 1 voiture D.

*) 6 voitures B et 12 C ont chacune 4 places de moins, occupées par des poèles.

Serie - Série	Stückzahl Nombre des wagons	Gepäckwagen. <i>Fourgons.</i>	Ladegewicht in Tonnen <i>Tonnage</i>		Eigengewicht n Ton. <i>Poids mort en tonnes</i>		Zahl der Achsen <i>Chiffre des essieux</i>
			per Wagen <i>t. par wagon</i>	Total	per Wagen <i>t. par wagon</i>	Total	
F	11	Gepäckwagen — <i>Fourgons</i> . . .	6	66	9,50	104,50	22
F	5	" " . . .	6	30	8,50	42,50	10
F	20	" " . . .	6	120	10,50	210,00	40
F	6	" " . . .	6	36	13,8	82,80	12
F ^{Z4}	3	" (mit Postabteilung) " (avec compart. postal)	15	45	30,7	92,10	12
"	3	" . . .	15	45	32,25	96,75	12
Total	48	Gepäckwagen — <i>Fourgons</i>	7,1	342	13,10	628,65	108
Güterwagen. <i>Wagons.</i>							
G	20	{ gedeckte Güter- und Viehwagen . wagons couverts à marchandises et bestiaux }	10,00	200,00	7,45	149,00	40
G ^{R1}	150		12,50	1875,00	9,00	1350,00	300
G ^{R1}	223		12,50	2787,50	9,20	2051,60	446
G ^{RC1}	5	{ gedeckte Sammelgüterwagen wagons couverts à groupages }	12,50	62,50	9,50	47,50	10
	21		12,50	262,50	9,20	193,20	42
	16		12,50	200,00	9,50	152,00	32
K	217	{ gedeckte Güter- und Viehwagen wagons couverts à marchandises et bestiaux }	10,00	2170,00	7,20	1562,40	434
K ^c	71		10,00	710,00	6,35	450,85	142
L ¹	45	{ offene Güterwagen wagons découverts à marchandises }	12,50	562,50	5,70	256,50	90
	104		12,50	1300,00	5,90	613,60	208
L ^{F2}	200	{ 11 Kohlenwagen, eiserne wagons à charbon, en fer }	15,00	3000,00	7,10	1420,00	400
	11		15,00	165,00	6,50	71,50	22
L ^{F1}	150	{ 15 Kohlenwagen, eiserne wagons à charbon, en fer }	12,50	1875,00	6,75	1012,50	300
L ^F	139		10,00	1390,00	6,50	903,50	278
M ²	18	{ 28 Steintransportwagen wagons pour le transport de pierres }	15,00	270,00	5,90	106,20	36
	28		15,00	420,00	6,00	168,00	56
M ¹	14	{ 20 Steintransportwagen wagons pour le transport de pierres }	15,00	210,00	6,20	86,80	28
	20		15,00	300,00	6,50	130,00	40
M ^{R2}	4	{ 46 Steintransportwagen wagons pour le transport de pierres }	12,50	50,00	5,15	20,60	8
	46		15,00	690,00	7,10	326,60	92
M ^{R1}	200	{ 200 Steintransportwagen wagons pour le transport de pierres }	15,00	3000,00	7,50	1500,00	400
	5		12,50	62,50	7,20	36,00	10
N	8	{ 8 Langholzwagen wagons pour le transport de longs bois }	12,50	100,00	4,30	34,40	16
	12		12,50	150,00	4,80	57,60	24
O ^G	6	{ 6 Geflügeltransportwagen wagons à volailles }	10,00	60,00	8,00	48,00	12
	3 ¹⁾		10,00	30,00	7,10	21,30	6
O ^{G1}	2 ²⁾	{ 2 Bierwagen wagons à bière }	10,00	20,00	9,50	19,00	4
	4 ²⁾		12,00	48,00	9,70	38,80	8
O	2 ³⁾	{ 2 Petrolwagen wagons à pétrole }	12,00	25,00	11,20	22,40	4
	6 ⁴⁾		10,00	60,00	8,12	51,60	12
Total	1756	Güterwagen — <i>Wagons</i>	12,59	22115,50	7,38	12953,27	3512
	1804	Transport — <i>A reporter</i>		22457,50		13581,92	3620

Serie - Série	Stückzahl Nombre des wagons		Ladegewicht in Tonnen Tonnage		Eigengewicht in Ton. Poids mort en tonnes		Zahl der Achsen Chiffre des essieux
			per Wagen t. par wagon	Total	per Wagen par wagon	Total	
	1804	Transport — Report		22457,50		13581,92	3620
Wagen für Dienstzwecke.							
<i>Wagons affectés à divers services.</i>							
S	10	{ Stationswagen wagons pour le service des gares }	10,00	100,00	4,45	44,50	20
S	52	{ Kiestransportwagen wagons à gravier }	10,00	520,00	4,45	231,40	104
S	2	{ Wagen zu Werkstätte Zwecken wagons pour le service des ateliers }	10,00	20,00	4,45	8,90	4
OK	3	{ Hülfswagen wagons de secours }	12,50	37,50	8,70	26,10	6
OG	1	{ Brückenrevisionswagen wagon pour l'inspection des ponts }	12,50	12,50	9,64	9,64	2
OK	1	{ Tunnelbeleuchtungswagen wagon pour l'éclairage des tunnels }	10,00	10,00	9,00	9,00	2
OM	1	{ Gasrecipientenwagen wagon à réservoir de gaz d'éclairage }	15,00	15,00	9,90	9,90	2
	1		15,00	15,00	13,40	13,40	2
Total	71	Wagen für Dienstzwecke Wagons pour services divers	10,28	730,00	4,98	352,84	142
Gesamt-total Total général	1875	Gepäck-, Güter- u. Stat.-Wagen etc. Fourgons et wagons de tous genres		23187,50		13934,76	3762

Mit der Westinghousebremse sind versehen: 42 F-, 6 FZ⁴, 20 G-, 373 GR¹-, 42 GRC¹- 12 OG- und 6 OG¹-Wagen.

" " Westinghouseleitung sind versehen: 3 OK- (Hülfss-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

" " Dampfheizungseinrichtung sind versehen: 42 F- und 6 FZ⁴-Wagen.

" " Dampfheizungsleitung sind versehen: 20 G-, 373 GR¹-, 42 GRC¹-, 12 OG-, 6 OG¹, 3 OK- (Hülfss-) und 2 OM- (Gasrecipienten) Wagen.

¹⁾ Spezialwagen für Biersendungen der Bierbrauerei Spiess (A.G.) zum Löwengarten, Luzern.

²⁾ Eigentum der Bierbrauerei Spiess (A.G.) zum Löwengarten, Luzern.

³⁾ Spezialwagen für Biersendungen der Aktienbrauerei Bellinzona.

⁴⁾ Eigentum der Società ital.-americ. pel petrolio in Venedig

Sont munis du frein Westinghouse: 42 F, 6 FZ⁴, 20 G, 373 GR¹, 42 GRC¹, 12 OG et 6 OG¹.

de la conduite du frein Westinghouse: 3 OK et 2 OM,

de l'appareil de chauffage par la vapeur: 42 F et 6 FZ⁴,

de la conduite de l'appareil de chauffage par la vapeur: 20 G, 373 GR¹, 42 GRC¹, 12 OG, 6 OG¹, 3 OK et 2 OM.

¹⁾ Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie Spiess (S.A.) au Loewengarten à Lucerne.

²⁾ Propriété de la Brasserie Spiess (S.A.) au Loewengarten à Lucerne.

³⁾ Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie de Bellinzona.

⁴⁾ Propriété de la Société ital.-améric. des pétroles à Venise.

21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen.
Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons.

a. Wagenlauf. — Parcours.

	Personenwagen Voitures		Güterwagen Fourgons et wagons		Total	
	Achsenkilometer — Kilomètres-essieux					
	1901	1900	1901	1900	1901	1900
1. Lauf der eigenen Wagen: Parcours des véhicules du Gothard:						
a) Auf dem eigenen Bahnnetz	22,300,558	21,874,694	24,605,550	24,011,396	46,906,108	45,886,090
<i>Sur le réseau du Gothard</i>						
b) Auf schweizerischen Bahnen	3,494,026	3,645,182	16,574,640	16,949,230	20,068,666	20,594,412
<i>Sur réseaux suisses</i>						
c) Auf fremd. Bahnen (inkl. Grenze-Luino) <i>Sur réseaux étrang. (fr.-Luino incl.)</i>	7,544,850	5,686,352	27,453,930	24,993,880	34,998,780	30,680,232
Gesamtauf der eigenen Wagen	33,339,434	31,206,228	68,634,120	65,954,506	101,973,554	97,160,734
Parcours total des véhicules du Gothard						
2. Wagenlauf auf den eigenen Linien: Parcours des véhicules sur le réseau du Gothard:						
a) Eigene Wagen	22,300,558	21,874,694	24,605,550	24,011,396	46,906,108	45,886,090
<i>Véhicules du Gothard</i>						
b) Fremde Wagen: <i>Véhicules étrangers:</i>						
1. Wagen schweizer. Bahnen	2,046,874	2,476,548	9,001,318	7,611,388	11,047,692	10,087,936
<i>Véhicules de Compagnies suisses</i>						
2. Eidgenöss. Bahnpostwagen	—	—	3,486,759*	3,640,849	3,486,759	3,640,849
<i>Fourgons des Postes fédérales</i>						
3. Ausländische Wagen	1,243,105	1,559,902	33,890,420	34,823,795	35,133,525	36,383,697
<i>Véhicules d'autres pays</i>						
4. Schlafwagen	1,986,308	1,999,771	—	—	1,986,308	1,999,771
<i>Wagons-lits</i>						
Gesamtauf eigener und fremder Wagen	27,576,845	27,910,915	70,984,047	70,087,428	98,560,392	97,998,343
Parcours total des véhicul. sur le réseau du Gothard						

*Inkl. 43800 Achsenkilom. auf der Strecke Schweizergrenze-Luino. — Y compris 43800 kilom.-essieux sur le parcours frontièresuisse-Luino.

b. Ausnutzung der Wagen. — Utilisation des véhicules.

In den Personenwagen waren durchschnittlich besetzt von sämtlichen Sitzen:
Moyenne des places occupées par rapport au total des places dans les voitures:

	1901	1900
I. Klasse	22,13 %	23,41 % <i>Ie classe</i>
II. "	31,14 "	33,52 " <i>IIe "</i>
III. "	36,48 "	39,15 " <i>IIIe "</i>
Im Ganzen	32,47 "	34,81 " <i>Ensemble.</i>

Es kamen durchschnittlich auf einen besetzten Sitzplatz unbesetzte Plätze:

Moyenne des places vides pour une place occupée:

	1901	1900
I. Klasse	3,52	3,27 <i>Ie classe</i>
II. "	2,21	1,98 <i>IIe "</i>
III. "	1,74	1,55 <i>IIIe "</i>
Im Ganzen	2,08	1,87 <i>Ensemble.</i>

Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen:

Utilisation du tonnage des wagons:

1901	1900
35,16 %	34,68 %

22. Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Wagen 1892—1901.

Parcours, consommation de matières et frais de réparation des voitures, fourgons et wagons de 1892 à 1901.

Jahr Exercice	Leistungen Parcours		Schmiermaterialkonsum Consommation de matières								Reparaturkosten Frais de réparation									
	Wagenachsen- kilometer <i>Kilom.-essieux de voitures, fourgons et wagons</i>	Bruttotonnen- kilometer <i>Kilom.-tonnes (poids brut)</i>	Schmier- material <i>Graisses et huiles</i>	Per Achskilo- meter <i>Par kilom.-es- sieu</i>		Per Brutto- tonnenkilom. <i>Par kilom.-ton. (poids brut)</i>		Betrag Prix		Per Achskilo- meter <i>Par kilom.-es- sieu</i>		Per Brutto- tonnenkilom. <i>Par kilom.-ton. (poids brut)</i>		Betrag Prix		Per Achskilo- meter <i>Par kilom.-es- sieu</i>		Per Brutto- tonnenkilom. <i>Par kilom.-ton. (poids brut)</i>		
				Gr.	Fr.	Gr.	Fr.	C.	C.	C.	C.	Fr.	C.	C.	Fr.	C.	C.	Fr.	C.	C.
1892	69,935,486	422,774,979	19,511,50	0,279	0,046	4,131	55	0,006	0,001	203,724	05	0,291	0,048							
1893	78,736,802	475,869,477	23,250,10	0,295	0,049	5,071	05	0,006	0,001	260,612	28	0,331	0,055							
1894	85,758,990	526,387,072	23,910,75	0,279	0,045	5,011	23	0,006	0,001	372,639	09	0,435	0,071							
1895	83,664,517	519,708,957	24,964,05	0,298	0,048	5,111	71	0,006	0,001	350,768	19	0,419	0,067							
1896	86,248,404	539,188,370	23,303,50	0,270	0,043	4,602	72	0,005	0,001	348,794	02	0,404	0,065							
1897	88,142,029	552,539,322	30,929,50	0,351	0,056	12,099	27	0,014	0,002	384,466	13	0,436	0,070							
1898	93,047,113	592,017,437	35,885,50	0,386	0,061	7,027	42	0,008	0,001	425,999	79	0,458	0,072							
1899	99,027,621	636,975,547	35,876,00	0,362	0,056	7,158	—	0,007	0,001	363,849	02	0,367	0,057							
1900	100,502,676	651,239,633	42,991,50	0,428	0,066	8,625	58	0,008	0,001	512,885	64	0,510	0,079							
1901	101,302,828	664,643,080	55,015,50	0,548	0,083	11,050	40	0,011	0,002	499,927	77	0,493	0,075							

23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen.

Quantités et coût des graisses et huiles pour voitures, fourgons et wagons.

Monat Mois	Mineralöl Huile minérale			Petrol Pétrole			Talg Sauf			Diverses Matières diverses			Total	
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.
Januar	Janvier	2747,00	549,40	70	11	20	15	10	20	—	—	—	2832,00	570,80
Februar	Février	2174,00	434,80	30	4	80	5	3	40	—	—	—	2209,00	443,—
März	Mars	3473,00	694,60	30	4	80	5	3	40	—	—	—	3508,00	702,80
April	Avril	4129,00	825,80	35	5	60	—	—	—	—	—	—	4164,00	831,40
Mai	Mai	5120,00	1024,—	50	8	—	5	3	50	—	—	—	5175,00	1035,50
Juni	Juin	6038,00	1207,60	30	4	80	—	—	—	—	—	—	6068,00	1212,40
Juli	Juillet	6995,00	1399,—	15	2	40	15	10	50	—	—	—	7025,00	1411,90
August	Août	6082,00	1216,40	30	4	80	—	—	—	—	—	—	6112,00	1221,20
September	Sept.	5232,00	1046,40	35	5	60	—	—	—	1,00	5	30	5268,00	1057,30
Oktober	Octobre	4376,00	875,20	15	2	40	20	14	—	6,50	7	85	4417,50	899,45
November	Nov.	4435,00	887,—	40	6	40	—	—	—	—	—	—	4475,00	893,40
Dezember	Déc.	3684,50	736,90	55	8	80	15	10	50	7,50	15	05	3762,00	771,25
	Total	54485,50	10897,10	435	69	60	80,00	55	50	15,00	28	20	55015,50	11050,40

Pro Wagenachsenkilometer wurde Schmiermaterial verbraucht 0,543 Gramm

„ „ betragen die Kosten des Schmiermaterials 0,011 Cts.

Consommation de graisses et huiles par kilomètre-essieu : 0,543 gramme

Coût des graisses et huiles par kilomètre-essieu: 0,011 centime.

24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen).

Dépenses du service de la traction (redévances non déduites).

Bezeichnung der Ausgaben <i>Nature des dépenses</i>	Betrag		Totalbetrag		Per Zugs-kilometer		Per Lokom.-kilometer		Per Wagen-achsenkm.		Per Brutto-tonnenkm.		
	Montants		Totaux		Par kilom-train		Par kilom-locomotive		Par kilom-essieu de voit., fourg. et wagons		Par kilom-tonne (poids brut)		
	Fr.	C.	Fr.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	
A. Personalausgaben. — Personnel.													
(Besoldungen, Löhne, Diäten, Reise- und Wohnungsentnahmen, Dienstkleider u. s. w.) (Appointements, émoluments, salaires à la journée, indemnités de voyage et de logement, primes de parcours, uniformes, etc.)													
1. Maschinenmeister und dessen Hülfspersonal (Centralbüro des Fahrdienstes) Chef du service de la traction et ses aides (bureau central de la traction)	44,618	31			1,353		0,954		0,0441		0,0057		
2. Maschinenpersonal und Wagenvisiteure: Personnel des locom. et visit. du matériel:													
a. Vorstände der Maschinendepots und deren Hülfspersonal Chefs des dépôts et leurs aides	65,940	73			1,999		1,411		0,0651		0,0099		
b. Lokomotivführer und Heizer Mécaniciens et chauffeurs	989,244	49			29,992		21,160		0,9765		0,1489		
c. Wagenvisiteure u. Wagenvisiteuregehilfen Visiteurs et aides-visiteurs	75,818	43			2,299		1,622		0,0748		0,0114		
3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials (Lokomotiv- u. Wagenreiniger, Wagenschmierer) Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel (nettoyeurs de locomotives, nettoyeurs et graisseurs des voitures et wagons)	144,775	78			4,589		3,097		0,1429		0,0218		
			1,320,397	74		40,082		28,244		1,8034		0,1987	
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.													
<i>Matières pour locomotives, voitures et wagons.</i>													
1. Brennmaterial — Combustibles:													
a. Für Lokomotiven — Pour locomotives .	2,118,816	23			64,240		45,322		2,0916		0,3188		
b. Für Wagen — Pour voitures et wagons	10,689	86			0,324		0,229		0,0106		0,0016		
2. Schmiermaterial: — Graisses et huiles:													
a. Für Lokomotiven — Des locomotives .	94,640	63			2,869		2,024		0,0984		0,0142		
b. Für Wagen — Des voitures et wagons	11,050	40			0,335		0,236		0,0109		0,0017		
3. Beleuchtungsmaterial: Eclairage:													
a. Für Lokomotiven — Des locomotives .	14,490	86			0,439		0,310		0,0143		0,0022		
b. Für Wagen — Des voitures et wagons	74,085	97			2,246		1,585		0,0731		0,0111		
4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial, Verpackung, Wasser und Streusand: Nettoyage, désinfection, étoupage, eau et sable:													
a. Für Lokomotiven — Pour locomotives .	46,325	85			1,405		0,991		0,0457		0,0069		
b. Für Wagen — Pour voitures et wagons	4,115	35			0,125		0,088		0,0041		0,0007		
			2,374,215	15		71,983		50,785		2,8437		0,3572	
Übertrag — A reporter			3,694,612	89		112,015		79,029		3,6471		0,5559	

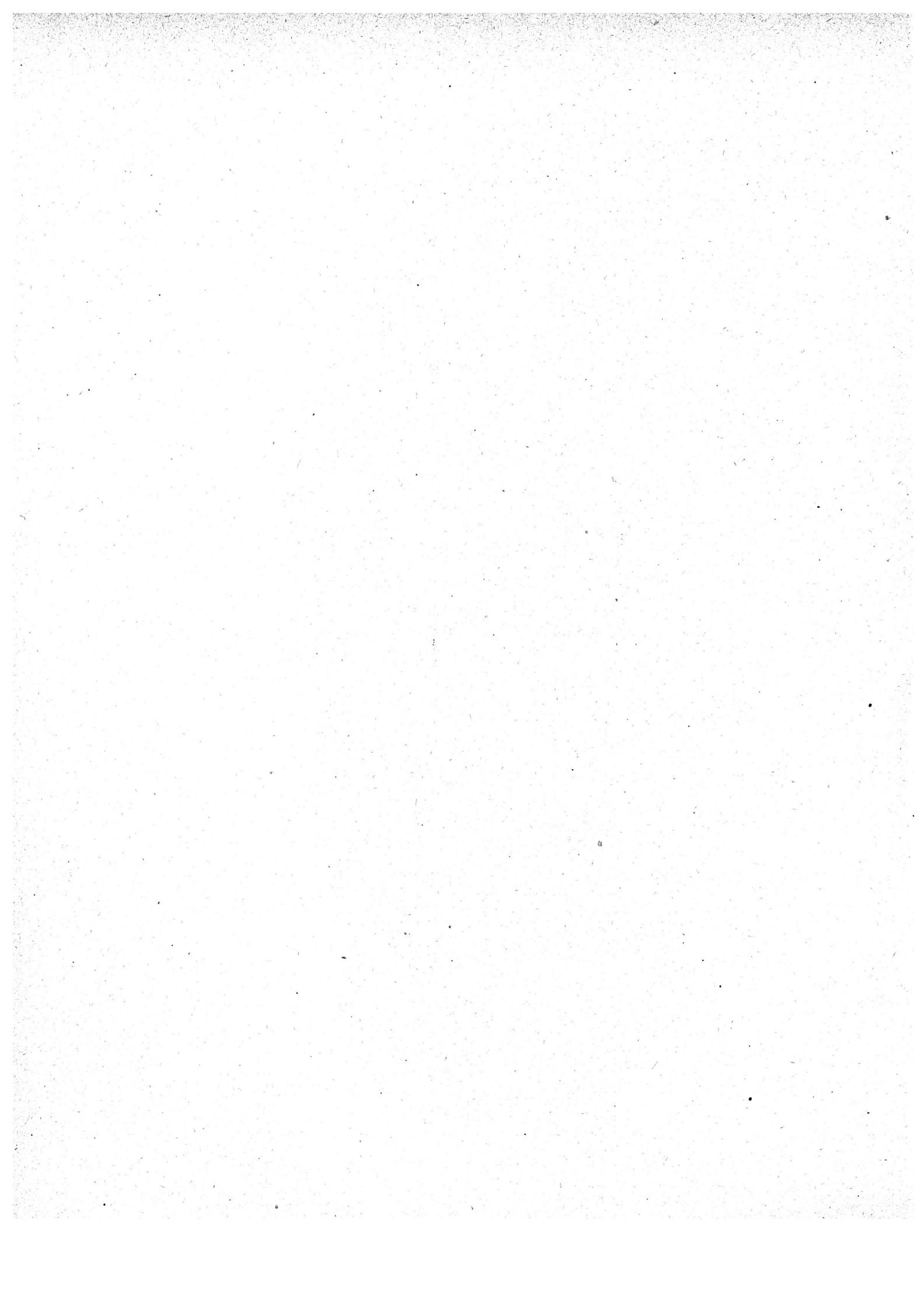
Bezeichnung der Ausgaben Nature des dépenses	Betrag Montants		Totalbetrag Totaux		Per Zugs- kilometer Par kilom.- train		Per Lokom. kilometer Par kilom.- locomotive		Per Wagen- achsenkm. Par kilom- esseeu de voit., fourg. et wagons		Per Brutto- tonnenkm. Par kilom. tonne (poids brut)	
	Fr.	C.	Fr.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
Übertrag — <i>Reporti</i>			3,694,612	89	112,015		79,029		3,6471		,5559	
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials. <i>Entretien et réfection du matériel roulant.</i>												
1. Lokomotiven und Tender <i>Locomotives et tenders</i>	688,523	17			20,875		14,728		0,6796		0,1036	
2. Personenwagen -- <i>Voitures</i>	269,580	71			8,173		5,767		0,2661		0,0406	
3. Lastwagen — <i>Wagons</i>	230,847	06	1,188,450	94	6,984	36,032	4,927	25,422	0,2274	1,1731	0,0346	0,1788
D. Sonstige Ausgaben. — <i>Autres dépenses:</i>												
1. Bureaubedürfnisse, Druck- und Buchbinder- kosten, Insertionen, Porti und Telegramme <i>Fournitures de bureau, frais d'impression et de reliure, insertions, ports de lettres et télégrammes</i>	8,519	62			0,258		0,182		0,0084		0,0013	
2. Beleuchtung, Beheizung und Reinigung der Dienstlokale, namentlich auch der Remisen und Übernachtungslokale <i>Eclairage, chauffage et nettoyage des lo- caux de service, notamment aussi des re- mises et dortoirs</i>	10,616	48			0,822		0,227		0,0105		0,0016	
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars für den Fahrdienst (exkl. desjenigen der Werk- stätten) <i>Complétement et entretien de l'inventaire du service de la traction (excepté celui des ateliers)</i>	8,024	65			0,243		0,172		0,0079		0,0012	
4. Verschiedenes — <i>Divers</i>	21	—	27,181	75	0,001	0,824	0,000	0,581	0,0000	0,0268	0,0000	0,0041
Total			4,910,245	58	148,871		105,082		4,8470		0,7388	

25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1892—1901 pro Lokomotiv-

Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen).

Relevé chronologique des frais de traction de 1892 à 1901 par kilomètre-locomotive, kilomètre-essieu de voitures et wagons et kilomètre-tonne, poids brut (redevances non déduites).

Cap. IV A 1-3. Personalausgaben. <i>Personnel.</i>					Cap. IV B 1a-4a. Materialverbrauch der Lokomotiven. <i>Consommation de matières par les locomotives.</i>			
Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
1892	Fr. 729,880	C. 22,552	C. 1,044	C. 0,1726	1,408,209	C. 43,510	C. 2,014	C. 0,3831
1893	813,959	23,072	1,034	0,1710	1,391,566	39,444	1,767	0,2924
1894	897,583	23,366	1,047	0,1705	1,442,194	37,544	1,682	0,2740
1895	965,685	24,927	1,154	0,1858	1,428,630	36,876	1,708	0,2749
1896	1,055,629	26,484	1,224	0,1958	1,472,121	36,934	1,706	0,2780
1897	1,178,045	27,710	1,337	0,2132	1,611,727	37,911	1,829	0,2917
1898	1,303,012	28,813	1,400	0,2201	1,719,910	38,031	1,848	0,2905
1899	1,302,853	27,919	1,316	0,2045	1,771,991	37,973	1,789	0,2782
1900	1,389,514	29,515	1,383	0,2134	2,041,933	43,371	2,081	0,3135
1901	1,320,398	28,244	1,303	0,1937	2,274,273	48,647	2,245	0,3421
Cap. IV B 1b-4b. Materialverbrauch der Wagen. <i>Consommation de matières par les voitures et wagons.</i>					Cap. IVC 1-3. Unterhalt u. Erneuerung d. Rollmaterials. <i>Entretien et réfection du matériel roulant.</i>			
Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne
1892	Fr. 40,965	C. 1,266	C. 0,058	C. 0,0097	Fr. 652,599	C. 20,164	C. 0,953	C. 0,1544
1893	41,318	1,171	0,053	0,0087	733,962	20,804	0,932	0,1542
1894	40,742	1,060	0,047	0,0077	947,664	24,670	1,105	0,1800
1895	37,642	0,972	0,045	0,0072	937,076	24,188	1,120	0,1808
1896	41,229	1,084	0,048	0,0077	1,082,939	27,170	1,256	0,2708
1897	70,915	1,668	0,080	0,0128	1,176,611	27,676	1,885	0,2123
1898	66,895	1,479	0,072	0,0113	1,189,533	26,304	1,278	0,2099
1899	73,830	1,582	0,075	0,0116	1,001,406	21,459	1,011	0,1572
1900	99,033	2,104	0,099	0,0152	1,256,072	26,680	1,250	0,1928
1901	99,942	2,138	0,099	0,151	1,188,451	25,422	1,173	0,1788
Cap. IV D 1-4. Sonstige Ausgaben. <i>Autres dépenses.</i>					Gesamtausgaben — Dépense totale.			
Jahr Exercice	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)	Betrag Sommes	Per Lok.-Kil. Par kil.-loc.	Per Achs.-Kil. Par kil.-essieu	Per B.-T.-Kil. Par kil.-tonne (poids brut)
1892	Fr. 21,314	C. 0,658	C. 0,081	C. 0,0050	Fr. 2,852,971	C. 88,150	C. 4,079	C. 0,6748
1893	18,844	0,534	0,024	0,0040	2,999,651	85,025	3,810	0,6303
1894	22,436	0,584	0,026	0,0043	3,350,621	87,224	3,907	0,6365
1895	21,097	0,544	0,025	0,0041	3,390,132	87,507	4,052	0,6523
1896	26,843	0,678	0,081	0,0050	3,678,764	92,295	4,265	0,6823
1897	25,150	0,592	0,029	0,0046	4,062,449	95,557	4,609	0,7352
1898	27,466	0,607	0,030	0,0046	4,306,817	95,234	4,629	0,7274
1899	24,747	0,581	0,025	0,0039	4,174,828	89,464	4,216	0,6554
1900	26,582	0,564	0,026	0,0041	4,813,135	102,234	4,789	0,7390
1901	27,182	0,581	0,027	0,0041	4,910,246	105,082	4,847	0,7388

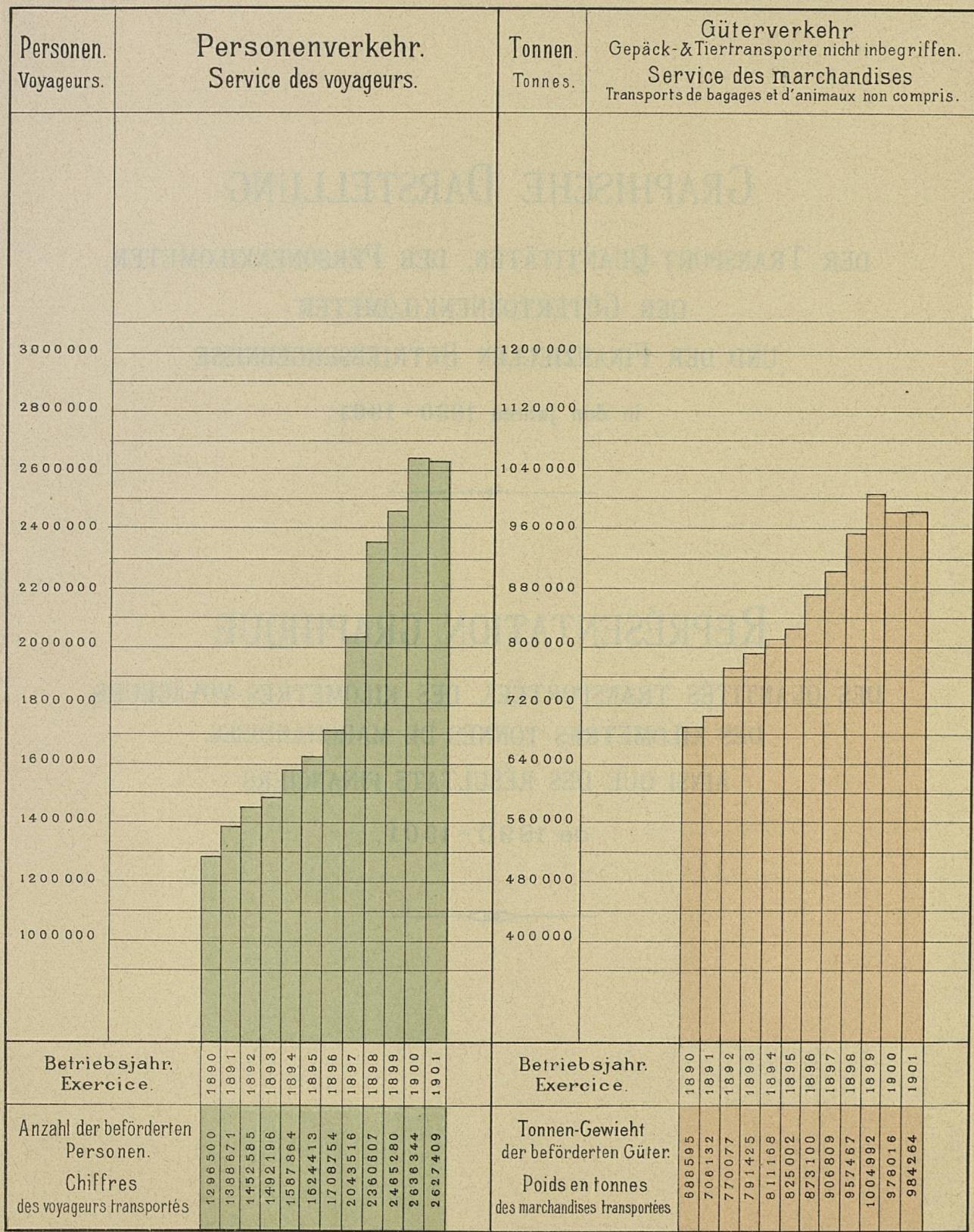


GRAPHISCHE DARSTELLUNG
DER TRANSPORT-QUANTITÄTEN, DER PERSONENKILOMETER,
DER GÜTERTONNENKILOMETER
UND DER FINANZIELLEN BETRIEBSERGEBNISSE
in den Jahren 1890 - 1901.

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE
DES QUANTITÉS TRANSPORTÉES, DES KILOMÈTRES-VOYAGEURS,
DES KILOMÈTRES-TONNES DE MARCHANDISES,
AINSI QUE DES RÉSULTATS FINANCIERS
de 1890 - 1901.

TRANSPORT-QUANTITÄTEN in den Jahren 1890 - 1901.

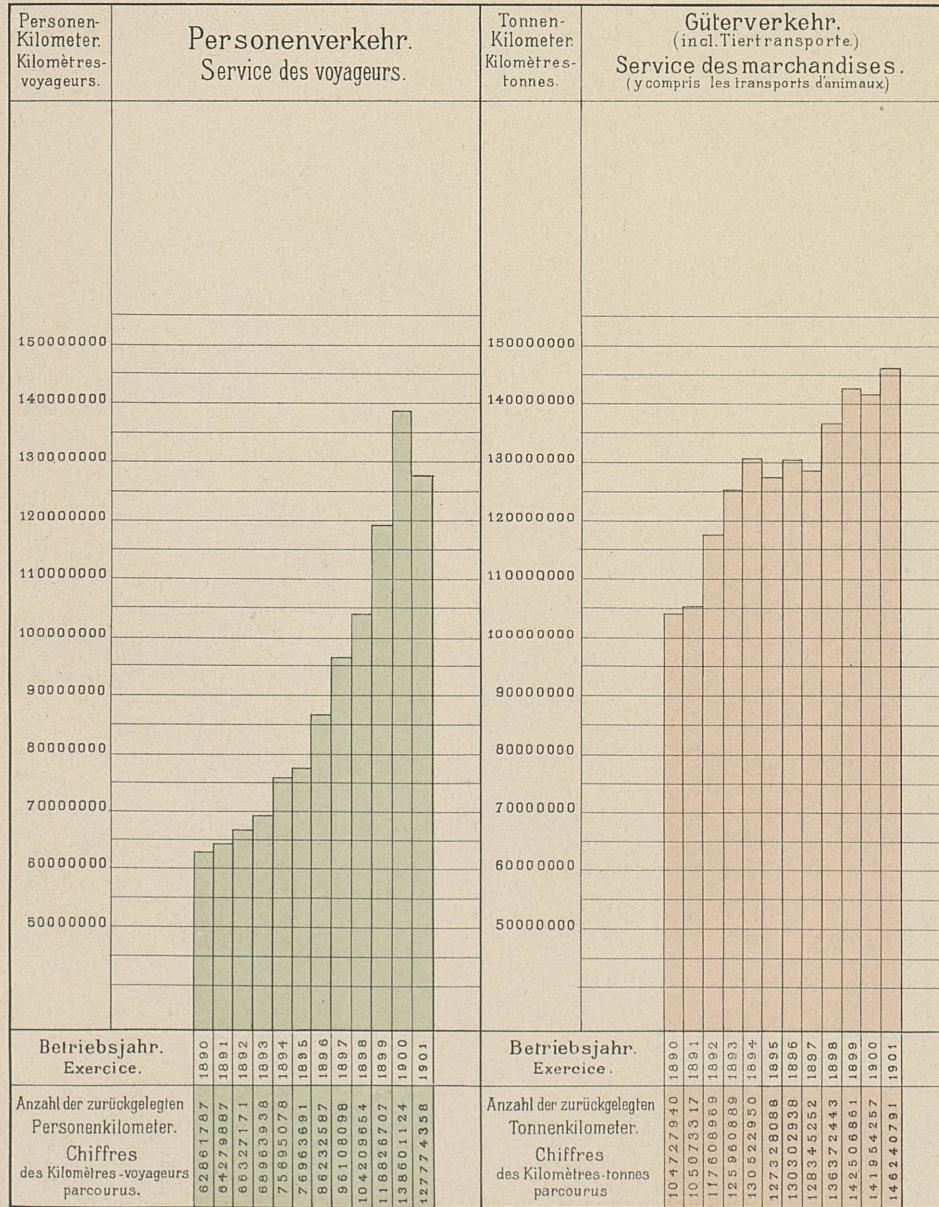
QUANTITÉS TRANSPORTÉES de 1890 - 1901.



PERSONENKILOMETER & GÜTERTONNENKILOMETER

in den Jahren 1890 - 1901.

Kilomètres-voyageurs et kilomètres-tonnes de marchandises de 1890 - 1901.



FINANZIELLE BETRIEBSERGEBNISSE

in den Jahren 1890 - 1901.

RÉSULTATS FINANCIERS DES EXERCICES de 1890 - 1901.

